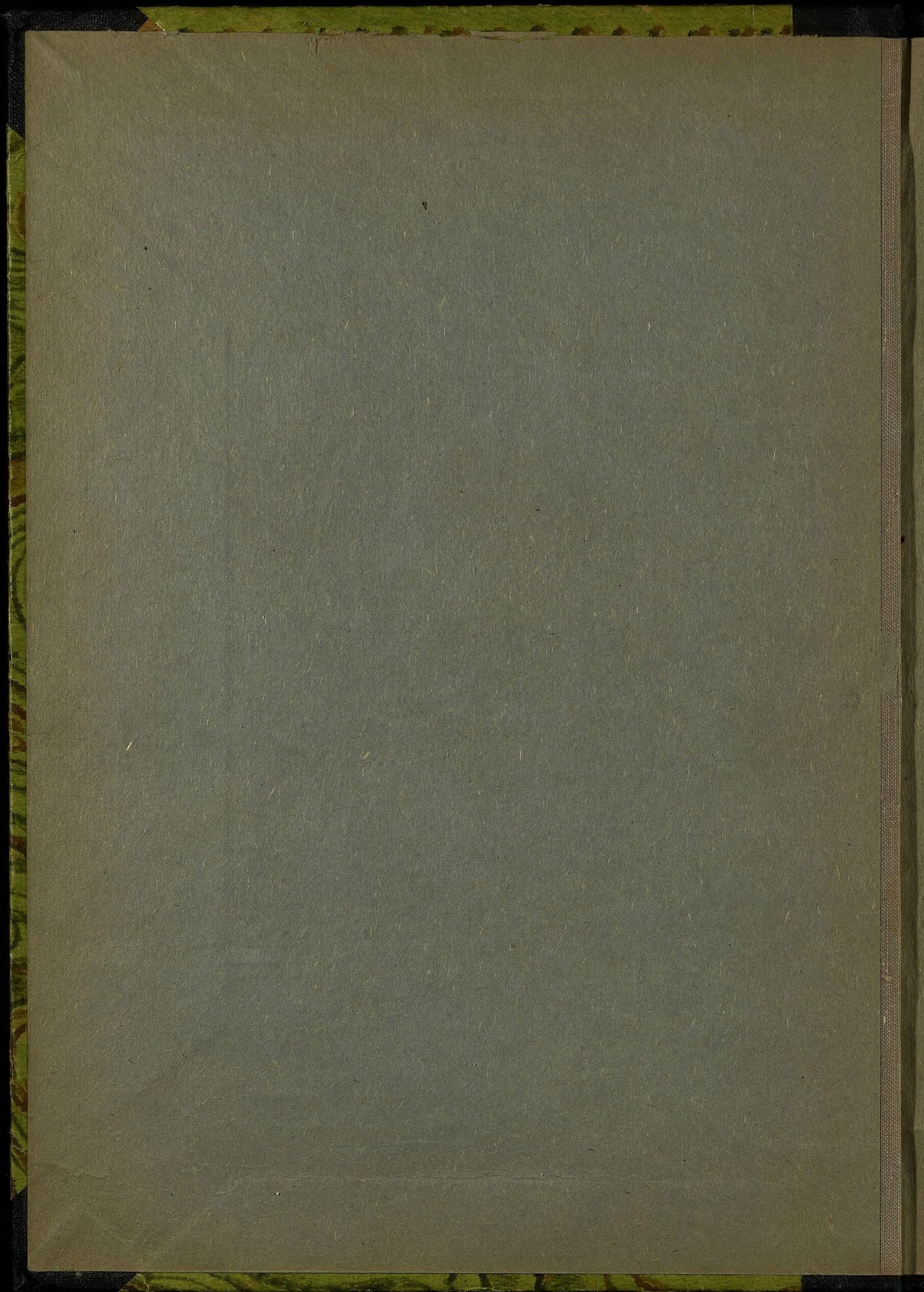




ИСТОРІЯ
ТОРГОВЛИ и ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ВЪ РОССІИ.

ТОМЪ II.

Выпускъ IX.

Торговое мореплаваніе.

Подъ редакціей П. Х. Спасскаго.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Императорскаго училища глухонѣмыхъ, Мойка 54.
1913.

Торговое мореплаванiе.

Знакомство русскихъ съ моремъ относится къ очень отдаленнымъ временамъ. Еще до призванiя князей русскiе, очевидно, плавали по Балтiйскому морю, иначе они не могли бы призвать князей изъ-за моря. Черное море въ старину называлось даже «Русскимъ» моремъ—очевидный признакъ господства на немъ русскихъ.

Русская лѣтопись, начинающаяся со второй половины IX вѣка, а также греческiе историки подробно описываютъ военно-морскiе набѣги нашихъ предковъ противъ могущественной тогда Византiйской Имперiи. Первый походъ русскихъ, какъ болѣе или менѣе организованной морской силы, былъ совершенъ еще въ 866 году князьями Аскольдомъ и Диромъ, причемъ они подплыли къ Константинополю на 200 судахъ. Патрiархъ Фотiй, по случаю этого нашествiя, говорилъ въ своей проповѣди къ народу, что нашествiя эти были вызваны местью за притѣсненiя и нарушенiя византiйцами древнихъ обычаевъ съ русскими купцами—отсюда прямой выводъ, что торговыя сношенiя начались задолго до начала русскаго государства.

Послѣдующiе кiевскiе князья также неоднократно совершали морскiе походы на Византiю. Походы эти не исключали, однако, мирныхъ сношенiй русскихъ съ греками, о чемъ упоминаютъ, какъ наши лѣтописцы, такъ и греческiе историки, въ особенности знаменитый историкъ Императоръ Константинъ Багрянородный — современникъ князя Игоря. Русскiя суда приходили въ Царьградъ изъ Новгорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. Строились они обыкновенно кривичами и лучанами. Груженыя товарами русскiя торговыя суда собирались въ iюнѣ у Витичева (верстъ 50 ниже Кiева); князья, собравъ за зиму дань съ подвластныхъ племенъ, также присылали къ этому времени свои суда съ товарами, послѣ чего всѣ вмѣстѣ направлялись въ Константинополь, въ сопровожденiи княжеской дружины, для защиты отъ печенѣговъ. Главною кладью были: мѣха, медъ, воскъ, а къ этому прибавлялась челядь—плѣнники разныхъ походовъ.

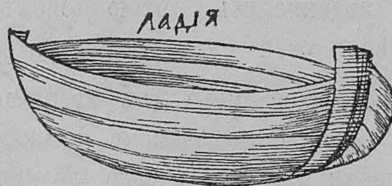
Русскiе торговцы оставались въ Царьградѣ весь торговый сезонъ, продолжавшiйся тамъ до глубокой осени. Русскiе послы и гости, во все время своего пребыванiя въ Константинополѣ, пользовались отъ греческаго правительства даровой пищей и даровой баней—знакъ, что на эти торговыя поѣздки смотрѣли не какъ на частныя промышленныя предпрiятiя, а какъ на торговыя посольства союзнаго кiевскаго двора. По истеченiи торговаго сезона, русскiе получали изъ греческой казны на дорогу домой продовольствiе и судовыя снасти: якоря, канаты, паруса и т. п.

Черное море служило также для русскихъ средствомъ сообщенiя съ хозарами, обитавшими въ низовьяхъ Волги. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ русскiе плыли по Днѣпру, Черному и Азовскому морямъ, поднимались рѣкою Дономъ и затѣмъ перетаскивали свои суда на Волгу.

Каспiйское море (въ древнее время Хвалiйское) также было знакомо русскимъ и они иногда совершали на берега его военно-морскiе набѣги. Наши лѣтописцы даютъ очень мало извѣстiй о нихъ, но зато эти набѣги довольно подробно описаны персидскими историками. Первый походъ историки относятъ къ 880 году, когда русскiе подходили къ богатѣйшему городу Абесгуну на сѣв.-восточномъ берегу Каспiйскаго моря. Въ 914 году нѣсколько тысячъ русскихъ на 500 судахъ вышли съ Волги, съ разрѣшенiя Хозаръ, для грабежей на берегахъ Каспiйскаго моря; на возвратномъ пути, когда они возвращались съ богатой добычей, они были всѣ перебиты мусульманами, мстившими за своихъ единовѣрцевъ. Черезъ 30 лѣтъ берега Каспiйскаго моря подверглись вторичному нападенiю русскихъ. Но, конечно, не одинъ духъ грабительства завлекалъ русскихъ въ эти отдаленныя воды. Они ходили туда также и для торговли, и съ этой цѣлью въ X столѣтiи посѣщали не только низовья Волги, но и юго-западные берега Каспiйскаго моря. Такъ, современникъ Рюрика и Олега, арабскiй писатель Кхордатъ Бегъ пишетъ о русскихъ славянахъ: „они отправляются на славянскую рѣку (Волгу) и прiѣзжаютъ въ заливъ го-

рода Хозары (Итиль) тутъ даютъ они десятину владѣтелю этой земли, затѣмъ ѣдутъ они въ море Джурджанское (Каспійское) и тамъ приступаютъ къ любому берегу, а это море въ поперечникѣ простирается на 500 фарсаховъ. Иногда случается, что они везутъ свои товары изъ Джурджана черезъ Итиль въ Багдадъ". Долго ли продолжались эти поѣздки русскихъ на Каспійское море свѣдѣній не сохранилось. Изъ военныхъ же набѣговъ грузинскіе лѣтописцы отмѣчаютъ нападеніе русскихъ въ 1175 году на прибрежныя мѣстности около гор. Баку. Послѣ татарскаго погрома знакомство русскихъ съ Каспіемъ совершенно прекратилось; прекратились также сношенія и съ Византійской Имперіей.

Что касается до типовъ морскихъ торговыхъ судовъ, плававшихъ по Черному, Азовскому и Каспійскому морямъ въ то время, то изъ описанія Константина Багрянороднаго видно, что торговый флотъ русскихъ мало чѣмъ отличался отъ флота военнаго и все отличіе между ними состояло въ томъ, что вмѣсто товаровъ и невольниковъ на военномъ суднѣ были одни воины и ихъ оружіе.





Относительно величины судовъ лѣтописцы и греческіе историки указываютъ, что они вмѣщали по 40 человѣкъ каждое. Конечно, кромѣ экипажа нужно было еще вмѣстить оружіе и хотя бы самое ограниченное количество продовольствія и воды. Константинъ Багрянородный называетъ русскія суда „однодеревными", но врядъ ли судно могло быть дѣлаемо изъ одного куска дерева, скорѣе всего изъ одного куска было днище, а борта надѣлывались досками, которыя либо приколачивали, либо пришивали рыбьими жилами или ивовыми вѣтвями; отсюда и названія набойныя и шитики. Такого рода шитыя суда встрѣчаются даже и теперь на сѣверномъ поморьѣ, называются они шняками.

Русская Правда, данная Великимъ Княземъ Ярославомъ Новгородцамъ въ половинѣ XI вѣка, упоминаетъ слѣдующія названія типовъ судовъ: ладья заморская и набойная, стругъ и челнъ. Первое названіе заморская указываетъ, что судно постройки иностранной, заморской; набойной (нынѣ наборная) ладьей по всей вѣроятности называлась русская ладья, у которой бортовыя доски набивались край на край, одна на другую, какъ дѣлается и теперь. Струги, смотря по глубинѣ воды, были остро и плоскодонные, такими они были и много позднѣе; эти суда, по преимуществу рѣчныя, служили для перевозки грузовъ. Челны употреблялись для плаванія у береговъ и для переправъ черезъ небольшія рѣки. Ярославъ указываетъ и сравнительную оцѣнку судовъ, а именно: заморская ладья стоила три гривны, набойная—двѣ, стругъ—одну гривну, а челнъ—восемь кунъ. Эти цѣны даютъ нѣкоторое сравнительное представленіе о судахъ.

Всѣ упомянутыя здѣсь суда были открытыя, т. е. безъ палубъ: лишь при Вел. Кн. Изяславѣ Мстиславовичѣ стали появляться палубныя суда. Вообще русское судостроеніе за все время существованія Русскаго Государства до Петра Великаго не сдѣлало почти никакихъ успѣховъ. Изображенные на рисункѣ ладья и челнъ относятся ко времени царя Алексѣя Михайловича, но врядъ ли могли чѣмъ отличаться отъ тѣхъ судовъ, на которыхъ плавали русскіе купцы въ Царьградъ при Аскольдѣ и Дирѣ, а можетъ быть и нѣсколько вѣковъ раньше до нихъ. Отсталость русскаго судостроенія объясняется многими причинами; въ Южной Руси едва ли не важнѣйшею причиною были Днѣпровскіе пороги, которые заставляли торговыхъ людей держаться старой постройки малыхъ челновъ; князья же военнаго флота не строили, а для походовъ забирали или занимали суда у тогдашнихъ жителей воднаго пути.

Новгородъ и значеніе его флота. Городъ этотъ основанъ въ очень отдаленныя времена. Уже въ IV вѣкѣ по Р. Хр. имѣются указанія нѣкоторыхъ историковъ на его существованіе. Еще до призыва варяжскихъ князей новгородскія дружины плавали по Ладожскому озеру, Финскому заливу и Балтійскому морю, дѣлая смѣлые набѣги па непріятельскіе берега. Купеческія суда Новгородцевъ ходили въ Швецію, Данію и вообще по Балтійскому побережью. Торговля Новгородцевъ была столь значительпа и постоянна, что они имѣли свой гостинный дворъ на островѣ Готландѣ въ городѣ Визби, въ которомъ находился даже большой русскій храмъ.

Изъ сравнительно позднѣйшихъ событій исторія сохранила намъ слѣдующіе факты: въ 1142 г. шведскій король Сверкеръ Колзонъ и воинственный

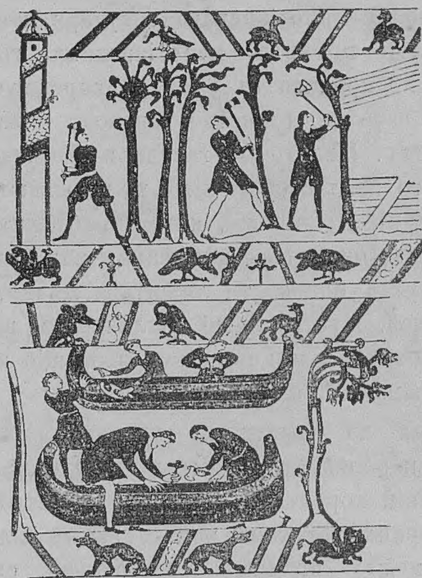
епископъ упсальскій Ескиль съ 60 шняками выступили на разбои въ Балтійское море; три новгородскихъ гостя, отправлявшіеся за море, вступили съ ними въ бой и побѣда осталась на сторонѣ новгородцевъ; въ 1157 г. датскій король Свенъ IV захватилъ подъ Шлезвигомъ много русскихъ судовъ и бывшіе на нихъ товары роздалъ въ жалованіе своему войску.

Новгородцамъ въ то время принадлежала большая часть восточнаго побережья Балтійскаго моря, включая и Финляндію. Суда новгородцевъ были болѣе совершенны, чѣмъ ладьи кіевлянъ и близко подходили къ норвежскимъ судамъ, называвшимися драконами, такъ какъ напоминали по наружному виду чудовищнаго звѣря — дракона. Постояннаго военнаго флота у новгородцевъ не было. Вначалѣ каждое купеческое судно должно было имѣть вооруженіе. Наши былины часто вспоминаютъ о «дружинѣ хороброй», которая сопровождала на судахъ «богатаго новгородскаго гостя» т. е. купца. Отсюда совершенно простъ былъ переходъ отъ флота торговаго къ иррегулярному военному.

Пока техника морского дѣла была не велика, новгородцы имѣли рѣшительный успѣхъ надъ своими сосѣдями, какъ въ военномъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ, но затѣмъ новгородцы, раздираемые къ тому же внутренними междуусобіями, не сумѣли достаточно оцѣнить сдѣланныя усовершенствованія и благодаря этому стали много слабѣе иностранцевъ, а потому скоро потеряли свои преимущества. Шведы отняли у нихъ Финляндію, а нѣмцы завладѣли морской торговлей, въ особенности съ образованіемъ Ганзейскаго Союза. Ганзейцы принимали всѣ мѣры, чтобы совершенно уничтожить внѣшнюю торговлю новгородцевъ: такъ они сговорились ничего не покупать у русскихъ купцовъ за границей и прибывшимъ русскимъ судамъ оказывали всяческое стѣсненіе. Ко времени возвышенія Москвы новгородцы были окончательно стѣснены на морскомъ побережьѣ, владѣя лишь только выходомъ въ Неву; внѣшняя торговля Новгорода перешла въ руки иностранцевъ.

Ко времени сверженія татарскаго ига и образованія Московскаго Государства Русь была совершенно отрѣзана отъ ранѣе принадлежавшихъ ей морей и могла считаться государствомъ континентальнымъ. Черное море принадлежало туркамъ, Балтійское — шведамъ, одно Бѣлое море находилось въ русскихъ рукахъ, но оно было слишкомъ отдалено отъ Москвы.

По воцареніи Іоанна IV Русь уже настолько окрѣпла, что могла начать наступательныя войны,



Постройка судна XI в.
Рисунокъ съ стариннаго ковра.

которыя и утвердили за Москвой путь въ Хвалійское или Каспійское море.

Іоаннъ Грозный дѣлалъ попытки вновь завладѣть побережьями Чернаго и Балтійскаго морей. Попытки эти въ первую половину его царствованія были довольно удачны. Однимъ изъ важнѣйшихъ событій этого времени было взятіе Нарвы въ 1558 году. Въ ней царь надѣялся возстановить утраченное значеніе Новгорода и съ этой цѣлью старался развить здѣсь морскую торговлю. Покровительствуемые царемъ иностранцы стали часто посѣщать Нарву, привозя свои издѣлія и оружіе.

Сосѣди наши (поляки и шведы) ясно представляли себѣ, какое громадное значеніе имѣетъ для Россіи обладаніе выходомъ въ Балтійское море и всячески старались отбросить Россію отъ этихъ выходовъ и вырвать торговлю изъ русскихъ рукъ. Дошедшіе до насъ дипломатическіе памятники сношеній правителей иностранныхъ государствъ ясно указываютъ, какія опасенія возбуждали въ сосѣдяхъ начавшія развиваться непосредственныя наши сношенія съ Западной Европой. Такъ польскій король Сигизмундъ III пишетъ англійской королевѣ Елизаветѣ: „Какъ мы писали прежде, такъ пишемъ и теперь къ В. Вел., что мы знаемъ и достовѣрно убѣждены, что врагъ всякой свободы подъ небесами Москаль ежедневно усиливается по мѣрѣ большого подвоза къ Нарвѣ разныхъ предметовъ, такъ какъ оттуда ему доставляются не только

товары, но и оружіе, доселѣ ему неизвѣстное, и мастера и художники: благодаря сему онъ укрѣпляется для побѣжденія всѣхъ прочихъ (государей). Продолжись это плаваніе въ Нарву, что останется ему неизвѣстнымъ? Поэтому мы, лучше другихъ знающіе сіе, будучи съ нимъ въ пограничномъ сосѣдствѣ, не можемъ, по долгу христіанскаго государя, во время не присовѣтовать прочимъ христіанскимъ государямъ, чтобы они не предали въ руки варварскаго и жестокаго врага свое достоинство, свободу и жизнь свою и подданныхъ. Нѣкоторые государи уже послушались этого нашего предостереженія и не посылаютъ (кораблей) къ Нарвѣ. Прочіе же, которые будутъ плавать этимъ путемъ, будутъ захватываемы нашимъ флотомъ и подвергнутся опасности лишиться жизни, свободы, женъ и дѣтей. Пусть Ваше Величество взвѣситъ и обсудитъ поводы и причины, побуждающіе насъ останавливать корабли, идущіе къ Нарвѣ".

Подобныя же мысли въ письмахъ къ той же англійской королевѣ высказывалъ и другой нашъ сосѣдъ шведскій король Густавъ. Знаменитый герцогъ Альба на франкфуртскомъ рейхстагѣ (18 іюля 1571 г.) говорилъ между прочимъ: „достаточно ознакомить Московскаго царя съ военнымъ искусствомъ Западной Европы и подъ его властью окажутся не только Нидерланды, но и весь христіанскій міръ".

Ясно, что при враждебномъ настроеніи сосѣдей, начавшаяся было морская торговля могла охраняться только вооруженною рукою, но во вторую половину царствованія Іоанна IV Россія значительно ослабѣла



Шьютъ ладью.
Съ карты Россіи XIII вѣка.

и вновь была откинута отъ береговъ Балтійскаго моря. Шведы отняли не только Нарву, но и лежащій противъ нея Иванъ-городъ и старинныя крѣпости Ижорской земли—Ямь и Копорье.

Ничего не достигъ Іоаннъ и на Черномъ морѣ, хотя походы посланныхъ въ Крымъ воеводъ Вишневецкаго и Адашева были удачны. Въ особенности блестяще закончился походъ Адашева; цѣлыхъ пять вѣковъ послѣ похода князя Владиміра Ярославовича къ Царьграду не было такого успѣшнаго похода на Русскомъ морѣ, но все же это былъ не болѣе, какъ случайный набѣгъ, для торговли имѣвшій скорѣе отрицательное значеніе *).

Подъ конецъ своего царствованія Іоаннъ Грозный съ прискорбіемъ долженъ былъ отказаться даже отъ надежды имѣть торговыя и государственныя сношенія съ остальной Европой кратчайшимъ путемъ и долженъ былъ ограничиться отдаленнымъ Бѣлымъ моремъ.

Бѣломорскій путь въ Западную Европу былъ извѣстенъ еще древнимъ новгородцамъ, но при существованіи болѣе удобнаго Балтійскаго пути, путь Бѣломорскій не имѣлъ для нихъ существеннаго значенія и былъ ими основательно забытъ.

Въ началѣ царствованія Іоанна Грознаго онъ былъ случайно открытъ вновь англичанами. Въ Западной Европѣ въ то время существовало всеобщее убѣжденіе въ возможности пробраться въ Китай и Индію кромѣ пути южнаго еще и по другому направленію черезъ сѣв. страны Европы и Азіи. Съ цѣлью изученія этого направленія изъ Англіи въ 1552 г. отплыла экспедиція въ составѣ трехъ кораблей подъ начальствомъ адмирала Гукъ Виллоуби. Два корабля этой экспедиціи вѣтромъ были загнаны въ Нокуевскую Губу, гдѣ были затерты льдомъ, при чемъ команда ихъ, во главѣ съ адмираломъ, не имѣя возможности пробраться на берегъ, замерзла. Третій корабль подъ начальствомъ Ричарда Ченслера былъ счастливѣе—24 августа 1553 г. онъ присталъ къ устью Двины. Отсюда самъ Ченслеръ отправился въ Москву на поклонъ къ Іоанну Грозному. Послѣ этого и возникли торговыя сношенія Москвы съ Англіей и другими странами Западной Европы черезъ Бѣлое море.

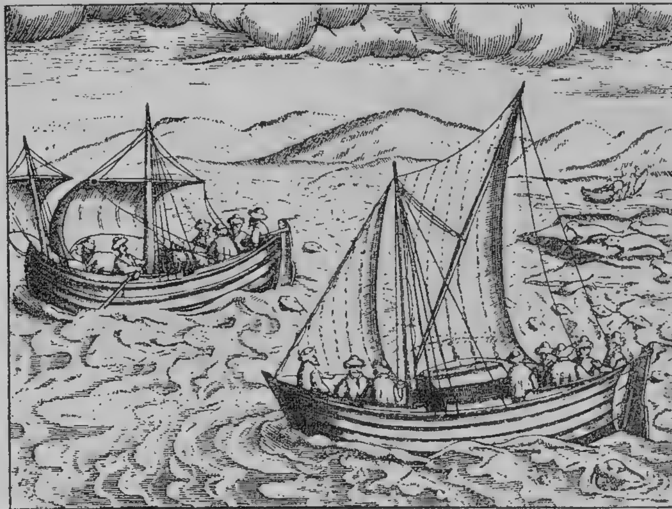
Сношенія эти съ перваго же момента попали въ руки иностранцевъ и до Петра Великаго тамъ почти не появлялось русскихъ кораблей. Исключеніе составляли лишь два корабля именитыхъ людей

*) Конечно успѣхъ Адашева былъ возможенъ лишь при участіи запорожцевъ, которые, живя по Днѣпру, не разъ спускались внизъ на своихъ ладьяхъ, называвшихся чайками, и опустошали берега Чернаго моря. Но казачество не было правильно созданной организаціей, которая могла бы преслѣдовать извѣстныя политическія цѣли;—это была вольница, занимавшаяся лишь грабежами. Одинъ изъ казацкихъ хроникеровъ говоритъ: „Казаки на морѣ противъ бусурманъ ходятъ потому, что имъ опричь сего кормиться нечѣмъ".

Аникія и сына его Якова Строгановыхъ; корабли ихъ были построены на С. Двинѣ въ концѣ XVI вѣка голландскими мастерами, выписанными изъ Антверпена. Есть основаніе полагать, что цѣль постройки кораблей было плаваніе къ Новой Землѣ, гдѣ, по носившимся тогда слухамъ, находились серебрянные пріиски. Участь этихъ кораблей неизвѣстна. При Іоаннѣ Грозномъ стала развиваться морская торговля нашихъ сѣверныхъ поморовъ, начало которой положено было еще во времена новгородскія, такъ какъ Іоаннъ IV ей покровительствовалъ. Поморы плавали вдоль береговъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго Ледовитаго Океана — Студенаго моря, какъ его тогда называли, гдѣ они достигали даже береговъ Сибирскихъ рѣкъ.

Такимъ образомъ понемногу стала было, развиваться наша каботажная торговля въ сѣверныхъ моряхъ. Благодаря предпріимчивости поморовъ, она имѣла всѣ данныя для своего процвѣтанія, но къ сожалѣнію здѣсь вмѣшалось правительство и плаваніе въ Сибирь изъ опасенія прихода иностранцевъ было при царѣ Михаилѣ Ѳеодоровичѣ запрещено. Только отдѣльныя лица, во главѣ которыхъ надо назвать казака Дежнева, Пояркова, Хабарова, дѣлали открытія и способствовали изученію нашихъ сибирскихъ окраинъ. Дежневъ во время своего путешествія съ 1648 г. по 1654 г. изслѣдовалъ проходъ между Азіею и Америкой, т. е. предупредилъ намного открытія знаменитаго Беринга. Но все это носило характеръ случайныхъ предпріятій и государственнаго значенія этимъ начинаніямъ дано не было.

При Іоаннѣ Грозномъ вскорѣ послѣ покоренія Астраханскаго Царства русскіе завели морскія сношенія по Каспійскому морю съ Персіей, а также съ Хивой и Бухарой; для плаванія здѣсь строились особаго типа суда, такъ называемыя «Государевы Бусы». Суда эти были крайне несовершенной постройки, фигурой своей похожія, по замѣчанію одного путешественника, на ванны; плаваніе на нихъ было сопряжено съ большой опасностью, такъ какъ они нерѣдко разбивались бурею. Принадлежали они правительству и совершали рейсы между Астраханью и Караганскимъ пристанищемъ, а также между Астраханью—Баку—Дербентомъ. Первый путь служилъ для сношеній съ Хивой и Бухарой, второй—съ Персіей. Рейсы совершались дважды въ годъ: весною и осенью. Бусы помимо команды всегда снабжались вооруженной стражей, такъ какъ въ то время разбои на Каспійскомъ морѣ были столь же часты, какъ и на Волгѣ. Бусы перевозили преимущественно царскіе товары, впрочемъ допускались товары и частныхъ лицъ, а также и пассажиры. По прибытіи въ Караганское пристанище съ бусы отправлялись двое или трое по-



Суда русскихъ поморянъ.
По рис. изъ описанія путешествія Герритъ де-Вера.

сланцевъ въ Хиву и Бухару извѣщать торговцевъ объ ея прибытіи, послѣ чего къ берегу съѣзжались купцы и начинался торгъ, который продолжался около мѣсяца. По окончаніи торга буса нагружалась товарами, закупленными русскими у туземцевъ, допускались также и туземные торговцы со своими товарами. Для сношеній съ Персіей бусы доходили только лишь до Баку, откуда купцы сухопутьемъ ѣздили въ Шемаху, гдѣ продавали свои товары и закупали персидскіе. Затѣмъ товары везлись къ пристани, нагружались въ бусы и отправлялись въ Астрахань.

Ближайшіе преемники Іоанна Грознаго продолжали его заботы о пріобрѣтеніи береговъ Балтійскаго моря. Въ 1596 г. Россія силою взяла обратно Ивангородъ, Ямь и Копорье, а затѣмъ и издревле принадлежащую ей землю корельскую съ главнымъ городомъ Корелою (Кексгольмомъ), но Нарву такъ и не могла взять.

Годуновъ по своемъ воцареніи неутомимо пытался склонить шведовъ на уступку Нарвы, но занятый внутренними волненіями, не успѣлъ привести въ исполненіе свои полезныя намѣренія. Въ то же время Годуновъ не забывалъ и о берегахъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго Ледовитаго Океана. Такъ напр. въ 1599 г. думный дьякъ Власьевъ, ѣздившій въ Австрію съ извѣщеніемъ о вступленіи Годунова

на престолъ, прибылъ въ Архангельскъ съ двумя кораблями, купленными и снаряженными въ Любекѣ. Для Ледовитаго Океана по повелѣнію Годунова было построено 15 морянокъ или морскихъ судовъ, для



Ладьи на Каспійскомъ морѣ.
Рис. съ морской карты XVII ст.

которыхъ вся «судовая снасть» была выслана изъ Ярославля и Верхотурья. Покровительствуя русской морской торговлѣ на сѣверѣ Сибири, царь строжайше запрещалъ пускать туда иностранцевъ. Для укрѣпленія сѣверной торговли въ 1602 г. имъ былъ основанъ на р. Тезѣ городъ Мангазея, сдѣлавшійся главнымъ пунктомъ сѣверной морской торговли.

Тяжелое время самозванцевъ и послѣдовавшаго затѣмъ междуцарствія было истиннымъ торжествомъ для нашихъ сосѣдей: за это время шведы мало по малу отняли у насъ все Балтійское побережье, что и было закрѣплено Столбовскимъ миромъ, заключеннымъ уже при Михаилѣ Θеодоровичѣ въ 1617 г.

Царствованіе Михаила Θеодоровича ознаменовалось постройкою перваго корабля на русской территоріи, хотя и иностранцами. Герцогъ Шлезвигъ-Голштинскій Фридрихъ, желая завести сношенія съ Персіей, получилъ отъ Михаила Θеодоровича въ 1633 г. разрѣшеніе на постройку десяти кораблей для установленія этихъ сношеній при условіи самимъ оберегать на Волгѣ и Каспіи свое достояніе, и отъ русскихъ плотниковъ, которые будутъ съ ними работать, «корабельнаго мастерства не скрывать». Первый свой корабль голштинцы построили въ Нижнемъ-Новгородѣ и назвали его въ честь своего герцога «Фридрикъ». Это было плоскодонное судно, длиною 120 фут., шириною 40 фут. Кромѣ трехъ мачтъ на кораблѣ было 24 весла, а для защиты отъ нападенія разбойниковъ поставлены пушки.

Корабль вышелъ изъ Нижняго 30 іюля 1636 г.; на немъ плыло 78 человѣкъ, большинство изъ нихъ были чины посольства; на кораблѣ же находился знаменитый ученый Адамъ Олеарій. Корабль достигъ Астрахани 15 сентября, 10 октября пошелъ въ Персію, однако до мѣста назначенія не дошелъ, а разбился 14 ноября у берега Дагестана. Посольство послѣ этого поѣхало въ Персію сухимъ путемъ, но тамъ переговоры успѣха не имѣли и все предпріятіе рухнуло.

При царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ Россія, собравшись съ силами, вновь рѣшила отнять у шведовъ Балтійское побережье. Веденная съ этой цѣлью война успѣха не имѣла: по миру, заключенному въ 1658 г., Россія пріобрѣла лишь часть Лифляндіи и между прочимъ городъ Кокенгаузенъ, лежавшій на р. Зап. Двинѣ въ 105 вер. отъ Риги. Здѣсь царскій намѣстникъ Ордынъ-Нащокинъ, преслѣдуя мысль открыть русскимъ свободный путь къ Балтійскому морю, приступилъ къ постройкѣ флота, но создать ничего не успѣлъ, такъ какъ по Кардисскому миру 1661 г. завоеванную провинцію вновь пришлось уступить шведамъ.

На Бѣломъ морѣ въ это время тоже было нѣсколько попытокъ завести свои торговые корабли, посредствомъ покупки ихъ у иностранцевъ, чтобы самимъ возить товары въ иностранные порты, но наши купцы были подвергнуты тамъ полному бойкоту и имъ пришлось товары привезти обратно въ Архангельскъ и здѣсь продать иностранцамъ.

Въ бассейнѣ Каспійскаго моря при Алексѣѣ Михайловичѣ была повторена попытка постройки корабля въ Россіи по типу заграничныхъ, первый разъ сдѣланная еще 30 лѣтъ тому назадъ при Михаилѣ Θеодоровичѣ. Въ 1664 г. Алексѣй Михайловичъ далъ разрѣшеніе по ходатайству Персидскаго шаха Аббаса II армянской компаніи производить торговлю шелкомъ-сырцомъ черезъ Россію и при этомъ взялъ на себя охраненіе привозимыхъ товаровъ за особую плату. Это вызвало необходимость завести у насъ военныя суда для плаванія по Волгѣ и Каспійскому морю, а потому Царь повелѣлъ начать постройку корабля въ с. Дѣдиновѣ Касимовскаго уѣзда. Для постройки былъ приглашенъ корабельный мастеръ голландецъ; несмотря на страшныя препятствія, которыя ставили всѣ при постройкѣ этого корабля, начиная отъ плотничьихъ старостъ и кончая пушкарскимъ приказомъ, корабль, заложенный въ половинѣ Ноября 1667 года, черезъ полгода былъ спущенъ и названъ «Орелъ»

(длина его 80 фут., ширина 21 фут.). Вскорѣ были готовы еще яхта, ботъ и двѣ шлюпки. Окончательное снаряженіе судовъ задержало выходъ ихъ до 19 мая 1669 г. Почти 4 мѣсяца понадобилось флотиліи, чтобы добраться до Астрахани. Это путешествіе описано однимъ изъ участниковъ похода Яномъ Стрюйсомъ, который былъ парусникомъ на кораблѣ. Участь «Орла» была еще печальнѣе участи «Фридрика». Онъ оставался въ Астрахани 9 мѣсяцевъ изъ-за разбоевъ Стеньки Разина, остановившаго всю торговлю съ Персіей, а затѣмъ по взятіи Астрахани сожженъ послѣднимъ, такъ и не увидѣвъ Каспійскаго моря. Такъ печально закончилась послѣдняя попытка до-Петровской Руси завести свой флотъ на морѣ. Справедливость требуетъ, однако, сказать, что хотя слава постройки военнаго и коммерческаго флота принадлежитъ Петру Великому, но почва для этого была подготовлена его предшественниками.

Страсть къ морю пробудилась у Петра Великаго еще въ юношескихъ годахъ. Первый толчекъ къ изученію морского дѣла дала находка въ амбарахъ с. Измайлова небольшого голландскаго бота «Дѣдушки русскаго флота». Первоначально морскія забавы производились на р. Яузѣ, потомъ на Просяномъ пруду с. Измайлова и наконецъ въ болѣе крупномъ масштабѣ перенесены на Переяславское озеро, гдѣ Петромъ построено 2 фрегата и три яхты, но конечно Переяславское озеро могло удовлетворить его только временно. Онъ жаждалъ увидѣть настоящее море. Въ 1693—94 г.г. онъ дважды посѣтилъ Архангельскъ, и здѣсь построилъ нѣсколько кораблей для вывоза заграницу казенныхъ товаровъ. Первый изъ этихъ кораблей былъ спущенъ на воду 20 мая 1694 г. и назывался «Св. Павелъ». На немъ впервые взвился русскій національный флагъ, составленный изъ обращенныхъ голландскихъ цвѣтовъ.



Видъ города Архангельска.
Съ голл. грав. XVII в.

Бѣлое море, вслѣдствіе своей отдаленности, не могло удовлетворить геніальнаго Царя: онъ рѣшаетъ пріобрѣсти для Россіи портъ на Азовскомъ морѣ и съ этой цѣлью осаждаетъ турецкую крѣпость Азовъ. Взять его однако безъ флота являлось невозможнымъ. Неудача не остановила Петра. Какъ по мановенію волшебника въ Воронежѣ за одну зиму возникаетъ цѣлый военный флотъ, съ которымъ Петръ и беретъ Азовъ. Съ цѣлью возможно лучше изучить морское дѣло и судостроеніе Петръ I въ 1697 году отправляется въ Голландію и здѣсь простымъ плотникомъ работаетъ на голландскихъ верфяхъ. По возвращеніи изъ-за границы главнѣйшею заботою Царя сдѣлалось пріобрѣтеніе порта на Балтійскомъ морѣ, через который Россія могла бы сноситься со странами Западной Европы, такъ какъ ни Архангельскъ, вслѣдствіе своей отдаленности, ни только что пріобрѣтенный Азовъ, вслѣдствіе замкнутости Азовскаго моря, не могли соотвѣтствовать широкимъ планамъ Великаго Петра.

Съ этой цѣлью онъ предложилъ королю шведскому уступить за приличное вознагражденіе древнѣйшее русское достояніе, именно побережье Финскаго залива, около устья Невы. Получивъ отказъ, Петръ I объявляетъ войну Швеціи, но чтобы побѣдить шведовъ и завладѣть побережьемъ моря необходимъ былъ сильный флотъ. На берегахъ р. Невы закипѣла работа. Благодаря изумительной энергіи Царя Россія уже къ 1705 г. располагала эскадрой, могущей защищать отъ Шведскаго флота вновь основанную столицу Петербургъ. Въ 1713 г. наша эскадра, располагая 200 судами (построен. частью въ Россіи, а частью заграницей) уже являлась хозяйкой Финскаго залива. Гангутская побѣда отдала во власть русскихъ все Балтійское море.

Вообще при Петрѣ Великомъ нашъ Балтійскій военный флотъ сталъ настолько могущественнымъ,

что возбудилъ опасеніе западно-европейскихъ странъ, дошедшее до присылки въ 1720 г. Англіей своего флота на помощь шведамъ.

Далеко не такъ быстро развивался нашъ коммерческій флотъ. Занятый всецѣло военнымъ флотомъ, Петръ I не могъ уже удѣлять коммерческому флоту много вниманія; тѣмъ не менѣе при немъ было издано много узаконеній, имѣвшихъ цѣлью развитіе русскаго торговаго флота. Въ 1719 г. учреждена Коммерцъ-Коллегія, одной изъ главныхъ обязанностей которой было наблюденіе за торговымъ мореплаваніемъ; въ 1724 г. изданъ морской торговый регламентъ и уставъ. Помимо того выписывались изъ-за границы искусные мастера, давались всевозможныя указанія для постройки кораблей. При Петрѣ же было построено нѣсколько казенныхъ кораблей для вывоза казенныхъ товаровъ; между прочимъ Государь думалъ завести непосредственныя сношенія даже съ такими отдаленными странами, какъ Испанія; въ эту страну онъ распорядился послать три корабля: распоряженіе это было приведено въ исполненіе уже при Екатеринѣ I, причемъ $^{2}/_{3}$ грузовъ на корабляхъ были казенные и $^{1}/_{3}$ частныхъ владѣльцевъ.

Преемники Петра продолжали заботы о русскомъ торговомъ флотѣ. Такъ согласно изданнаго въ 1731 г. морского устава съ русскихъ купцовъ, отправлявшихъ товары на судахъ, построенныхъ въ Россіи, взималось пошлинъ въ 4 раза меньше обыкновенныхъ, если же русскій отправлялъ свои товары на иностранныхъ корабляхъ, то платилъ лишь $^{3}/_{4}$ пошлины, а $^{1}/_{4}$ оставалась ему въ награду для „умноженія русскихъ кораблей“. Несмотря однако на эти заботы Правительства, русскій торговый флотъ развивался слабо. Русскіе купцы, по природѣ своей—не моряки, предпочитали отправлять товары на иностранныхъ корабляхъ, главнымъ образомъ, въ виду тѣхъ стѣсненій, которыя испытывали русскія суда въ заграничныхъ портахъ. Изъ русскихъ торговыхъ людей, имѣвшихъ свои корабли въ то время, наиболѣе извѣстны имена Бажанова и Крылова, плававшихъ на своихъ корабляхъ въ Амстердамъ и Гамбургъ.

Нѣсколько быстрѣе сталъ развиваться русскій торговый флотъ при Императрицѣ Екатеринѣ II. Русскіе стали ѣздить на своихъ корабляхъ въ довольно отдаленныя страны. Такъ въ 1764 г. купецъ Владиміровъ составилъ компанію и отправилъ изъ Кронштадта въ Италію первый русскій корабль. Во второй половинѣ царствованія Екатерины II русскій коммерческій флотъ получилъ очевидно значительное развитіе, такъ какъ для защиты его отъ нападеній военныхъ кораблей воюющихъ странъ Англіи, Франціи и Испаніи, Екатерина II вынуждена была объявить декларацію 28 февраля 1780 г., такъ называемый «Вооруженный нейтралитетъ»—мѣру очень сочувственно принятую всѣми другими невоюющими сторонами.

Александръ I, занятый войнами съ Наполеономъ, не обращалъ почти никакого вниманія ни на военный, ни на коммерческій русскій флотъ, который при немъ пришелъ въ значительный упадокъ. Въ этотъ періодъ застоя начались однако мирныя плаванія, положившія начало дальнѣйшему развитію морского дѣла въ Россіи. Это были кругосвѣтныя путешествія или по тогдашнему „дальнія вояжи“ нашихъ моряковъ. Эти вояжи состоялись благодаря просвѣщенному содѣйствію двухъ русскихъ патріотовъ: государственнаго канцлера гр. Румянцева и адмирала Н. С. Мордвинова. Для перваго кругосвѣтнаго плаванія въ Англіи были куплены два небольшихъ судна, названныя „Надежда“ и „Нева“, которыя подъ начальствомъ кап. лейт. Крузенштерна вышли въ 1803 г. изъ Кронштадта съ грузами, принадлежавшими Русско-Американской компаніи, для нашихъ колоній въ Америкѣ. Эта правительственная инициатива дала толчекъ и частнымъ предпринимателямъ, которые послѣ удачныхъ опытовъ Крузенштерна уже не боялись отправлять свои суда въ дальнія плаванія.

Съ Николая I, сознававшаго всю важность флота для Россіи, вновь началось его возрожденіе. Правда заботы Правительства простирались тогда почти исключительно на военный флотъ, но параллельно съ военнымъ развивался и торговый флотъ. Въ 1802 г. изъ числа всѣхъ судовъ, пришедшихъ къ русскимъ портамъ, русскимъ подданнымъ принадлежало по числу судовъ 7,2%, а по вмѣстимости 6,2%.; въ сороковыхъ годахъ этотъ % увеличился до 16,6% по числу и до 15,1% по вмѣстимости судовъ.

Таковое увеличеніе русскаго торговаго флота стало возбуждать опасенія со стороны нашихъ постоянныхъ конкурентовъ на морѣ—англичанъ, такъ какъ, по мнѣнію государственныхъ людей Англіи, Россія въ то время имѣла всѣ данныя ,чтобы

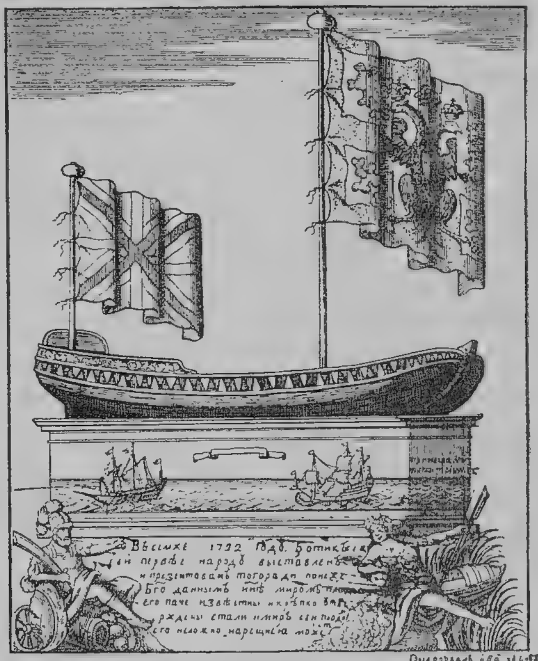
сдѣлаться морской державой въ коммерческомъ отношеніи. Въ видахъ подрыва русскаго торговаго флота, англичане позволяли входить въ свои порты только тѣмъ русскимъ судамъ, которыя были нагружены русскими товарами, да и съ нихъ взимали пошлину въ двойномъ противъ судовъ другихъ націй размѣрѣ. И дѣйствительно опасенія англичанъ въ то время могли имѣть подъ собой почву: пока постройка кораблей не требовала большихъ техническихъ усовершенствованій и знаній, когда всѣ матеріалы для постройки кораблей могли быть съ избыткомъ найдены дома—нашъ флотъ продолжалъ постепенно развиваться.

Съ введеніемъ паровыхъ машинъ и желѣзнаго судостроенія картина мѣняется. Судостроительныхъ заводовъ въ то время въ Россіи не было; кромѣ того иностранцы такъ быстро успѣли захватить въ свои руки всѣ моря, что конкуренція съ ними оказывалась не подъ силу и частныхъ предпринимателей потому среди русскихъ не находилось. Въ виду этого иниціаторомъ развитія пароходныхъ сообщеній выступило Правительство, но оно преслѣдовало, главнымъ образомъ, цѣли политическія и военныя, благодаря чему его усилія мало способствовали развитію русскаго торговаго флота.

По Парижскому миру Россія была лишена права имѣть военный флотъ на Черномъ морѣ, вслѣдствіе чего Правительство содѣйствовало возникновенію Русскаго Общества Пароходства и Торговли, пароходы котораго въ случаѣ войны могли-бы явиться въ роли вспомогательныхъ крейсеровъ. Въ Русско-Турецкую войну 1877-78 г. они эту роль и исполняли. Послѣ Русско-Турецкой войны возникло предположеніе завести полу-коммерческій полувоенный флотъ на народныя пожертвованія, въ результатѣ чего у насъ появился «Добровольный флотъ», предпріятіе хотя и коммерческое, но находящееся всецѣло въ распоряженіи Правительства.

Во время расцвѣта русской политики на Дальнемъ Востокѣ при содѣйствіи Правительства было учреждено нѣсколько пароходныхъ Обществъ и между прочимъ крупное Восточно-Азіатское Пароходство; послѣ несчастной войны они почти всѣ прекратили свою дѣятельность. Восточно-Азіатское же П-во работаетъ нынѣ на линіяхъ Либава—Нью-Іоркъ, С.-Петербургъ—Либава, а также содержитъ субсидируемыя Правительствомъ линіи на Дальнемъ Востокѣ.

Три вышепоименованныя пароходства: Русское Общество Пароходства и Торговли, Добровольный Флотъ, Русско Восточно-Азіатское Пароходство, возникшія при участіи Правительства, почти исчерпываютъ собою весь русскій торговый флотъ, содержащій срочныя сообщенія съ заграничными портами. Общій тоннажъ пароходовъ, принадлежащихъ этимъ тремъ компаніямъ, равенъ 1/3 тоннажа всего русскаго торговаго флота. Такимъ образомъ участіе Правительства въ созданіи послѣдняго огромно.



Дѣдушка русскаго флота.

Помимо непосредственнаго участія въ созданіи пароходныхъ обществъ, Правительство принимало и другія мѣры, чтобы поощрить развитіе русскаго торговаго флота. Къ числу этихъ мѣръ слѣдуетъ прежде всего отнести преимущества, предоставленныя русскому національному флагу.

По указу 1797 г. плаваніе изъ портовъ Чернаго моря за Дарданеллы сдѣлано привиллегіей русскаго флага. Плаваніе же въ предѣлахъ Чернаго моря считалось свободнымъ.

Съ 1832 года въ сѣверныхъ моряхъ, а съ 1840-45 г.г. въ южныхъ каботажъ могъ совершаться только на русскихъ судахъ. Такимъ образомъ съ этихъ поръ малый каботажъ (плаваніе между русскими портами одного и того же моря) отданъ въ русскія руки. Законъ 29 мая 1897 г. призналъ и большой каботажъ (плаваніе между русскими портами, находящимися въ разныхъ

моряхъ) также привиллегией русскаго флага, начиная съ 1 Января 1900 г. съ единственнымъ ограниченiемъ въ пользу соли, перевозимой изъ Чернаго и Азовскаго морей въ Балтiйское, изъ опасенiя чрезмѣрнаго повышенiя фрахтовъ и вздорожанiя этого предмета первой необходимости въ прибалтiйскихъ портахъ.

Второю мѣрою поощренiя русскаго торговаго мореплаванiя является безпошлинный пропускъ судовъ въ цѣломъ видѣ изъ-за границы. До 1859 года съ импортируемыхъ судовъ взималась пошлина въ размѣрѣ 1% ихъ стоимости, въ указанномъ же году эта пошлина была отмѣнена. Съ начала 80-хъ годовъ Правительство стало усиленно проводить въ таможенной политикѣ начала покровительственной системы. Съ 1881 г. въ связи съ общимъ повышенiемъ пошлинъ на всякаго рода заграничныя издѣлья, введены высокiя пошлины на привозимыя изъ-за границы суда. Но такъ какъ эта мѣра повлекла за собой увеличенiе стоимости судовъ для русскихъ арматоровъ на 20-30% противъ прежняго, что крайне ухудшало положенiе нашихъ арматоровъ на международномъ фрахтовомъ рынкѣ и въ то же время, какъ показалъ опытъ, не принесло пользы русскимъ судостроителямъ, то въ виду этого 27 Апрѣля 1898 г. пошлины на ввозимыя въ Россiю суда, предназначенныя для заграничнаго плаванiя, были отмѣнены.

Для поддержанiя отечественнаго судостроенiя, которому, конечно, подобная мѣра приносила огромный ущербъ. 24 Мая 1904 г. изданъ законъ „о выдачѣ правительственныхъ ссудъ на прiобрѣтенiе вновь построенныхъ въ Россiи изъ русскихъ матерiаловъ деревянныхъ и металлическихъ морскихъ торговыхъ судовъ“. Ссуды выдаются на срокъ не свыше 20 лѣтъ изъ 3,8% годовыхъ въ размѣрѣ не свыше ²/₃ стоимости судна. Ту же цѣль преслѣдуетъ и вступившiй въ силу 1 Января 1913 г. законъ на выдачу, такъ называемыхъ „судостроительныхъ премiй“; онѣ расчитаны такъ, чтобы ими покрывалась разница въ стоимости судовъ у насъ и заграницей.

Слѣдующею мѣрою поощренiя русскаго торговаго мореплаванiя являются непосредственныя денежныя воспособленiя, выдаваемыя изъ средствъ Государственнаго Казначейства пароходнымъ предпрiятiямъ. Такихъ мѣръ покровительства отечественному торговому флоту въ Россiи практикуется двѣ: первая—это возвратъ пошлинъ за проходъ Суэцкимъ каналомъ и вторая—поощрительныя субсидiи, практикующiяся въ настоящее время въ видѣ помильной платы. Возвратъ пошлинъ за проходъ русскихъ паровыхъ судовъ между портами Европейской Россiи съ одной стороны и портами Индiи и Китая съ другой введенъ въ 1876 г. Мѣра эта, главнымъ образомъ, имѣетъ въ виду поощренiе отечественной торговли и въ частности торговыхъ сношенiй съ Восточной Сибирью, но, конечно, и торговому мореплаванiю она приноситъ извѣстную пользу. Для торговаго мореплаванiя гораздо болѣе значенiя имѣетъ другая форма воспособленiя именно: поощрительная субсидiя правительства. Въ русскомъ законодательствѣ еще съ 1821 г. стали появляться статьи о разнаго рода поощрительныхъ ссудахъ русскимъ арматорамъ; примѣнялись онѣ по усмотрѣнiю Правительства, никакой существенной пользы не принесли и въ 1886 г. были всѣ отмѣнены. Современная форма выдачи субсидiи мореходнымъ предпрiятiямъ въ Россiи (какъ впрочемъ и заграницей)—это помильная или порейсная плата за содержанiе пароходныхъ сообщенiй, признаваемыхъ важными съ точки зрѣнiя обще-государственныхъ интересовъ, въ особенности за тѣ линiи, которыя для пароходства являются убыточными, но для государства необходимыми. Этими субсидiями пользуются Архангельско-Мурманское срочное Пароходство, Русское Общество Пароходства и Торговли, Добровольный флотъ и пр.

Къ числу мѣръ, направленныхъ къ развитiю торговаго мореплаванiя, должны быть отнесены также и мѣры для наилучшаго устройства морскихъ портовъ, значенiе которыхъ стало особенно сильно возрастать съ замѣною паруснаго флота паровымъ и увеличенiемъ размѣровъ и осадки судовъ.

Еще при царѣ Iоаннѣ Грозномъ въ 1553 году возникаетъ архангельскiй портъ, сооруженный силами иностранныхъ купцовъ (голландцевъ). Затѣмъ при царѣ Алексѣѣ Михаиловичѣ устраивается портъ астраханскiй.

Далѣе слѣдуетъ портостроительная дѣятельность неутомимаго Петра Великаго; наибольшее вниманiе было обращено имъ, конечно, на Петербургскiй портъ. Кромѣ того въ 1713 г. начаты портовыя работы въ Ревелѣ, а въ 1717 г. въ Рогервикской бухтѣ (Балтiйскiй портъ), законченныя въ 1724 г.

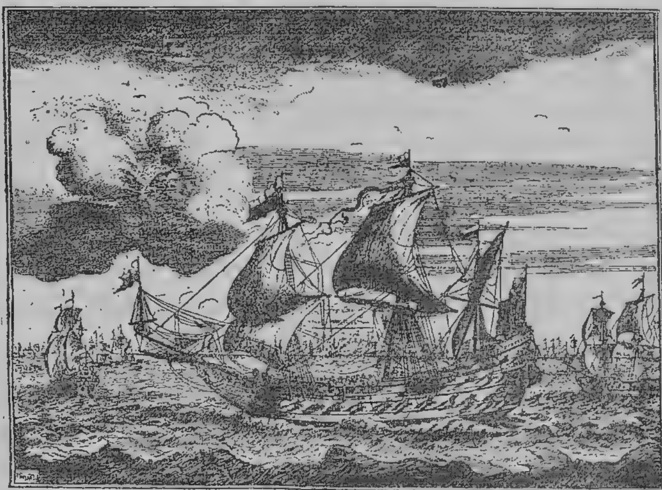
Со смертью Царя-Работника портостроительная дѣятельность въ Россiи почти совершенно прекращается и только съ воцаренiемъ Екатерины II дѣятельность эта снова нѣсколько оживляется. Настойчивѣе всего велись при Екатеринѣ II работы въ рижскомъ и отчасти въ нарвскомъ портахъ. Въ 1791 г. по Ясскому трактату съ Турцiей Россiя придвинулась

къ Черному морю, причемъ всплылъ вопросъ объ устройствѣ здѣсь порта. Избранное для этой цѣли въ 1794 г. мѣсто у Хаджибейскаго залива получило затѣмъ названіе Одесскаго порта. Работы по сооруженію порта были возложены на де-Рибаса и де-Волана.

Императоръ Павелъ I, вступивъ на престолъ, повелѣлъ прекратить начатыя работы. При немъ, а также и Императорахъ Александрѣ I и Николаѣ I портостроительная дѣятельность протекала въ весьма слабой степени и оживилась лишь со вступленіемъ на престолъ Александра II. Самыя выдающіяся работы, произведенныя за это послѣднее царствованіе, были слѣдующія: 1) устройство Либавскаго порта, работы въ которомъ начаты въ 1861 г. и окончены въ 1868 г., вновь возобновлены въ 1877 г. и окончены при Александрѣ III въ 1885 г.; стоимость ихъ опредѣлилась свыше $4^1/_2$ милл. руб.; 2) улучшеніе и переустройство Одесскаго порта въ 1865—1880 г., на что израсходовано свыше 9 милл. руб.; 3) сооруженіе Морского канала въ С.-Петербургѣ, начатаго въ 1878 г. и оконченнаго въ послѣдующее царствованіе въ 1884 г.; стоимость работы свыше 13 милл. руб. Въ 1883 г. Министромъ Путей Сообщенія Посьетомъ была представлена Императору Александру III записка, въ которой излагался общій планъ постепеннаго улучшенія торговыхъ портовъ Имперіи въ теченіе ближайшихъ десяти лѣтъ. Стоимость намѣченныхъ работъ опредѣлялась приблизительно въ 40 милл. руб. Идея записки была одобрена Императоромъ и съ 1884 г. на портовыя работы стали отпускаться по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія болѣе или менѣе значительныя средства. Въ 1895 г. программа Посьета была закончена выполненіемъ и съ этого времени работы велись внѣ какого-либо заранѣе установленнаго общаго плана.

Идея планомѣрности портовыхъ работъ вновь всплыла въ 1903 г. съ образованіемъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ. 24 Марта 1904 г. Высочайше утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта, разрѣшившее къ отпуску изъ средствъ Государственнаго казначейства на цѣли портостроенія 89.957.400 руб., съ распредѣленіемъ этой суммы начиная съ 1904 г. на 12 лѣтъ. Главная часть этихъ расходовъ ушла на работы въ слѣдующихъ портахъ: Либава—12 милл., С.-Петербургъ—9 милл., Маріуполь и Новороссійскъ по 8 милл., Одесса и Николаевъ 6 милл. руб.

Изъ вышеизложеннаго видно, что русское правительство постоянно прилагало всѣ усилія къ развитію русскаго торговаго мореплаванія; однако всѣ его заботы разбились о косность русскихъ предпринимателей. До сихъ поръ участіе русскаго флота въ международной морской торговлѣ Россіи остается ничтожнымъ и мы ежегодно переплачиваемъ иностранцамъ за фрахтъ колоссальную сумму въ нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей *). Лишь за самое послѣднее время флотъ нашъ сталъ про-



Русскій корабль.
Съ грав. Пикара.

являть тенденцію къ росту и участіе его въ заграничной торговлѣ становится годъ отъ году выгоднѣе для насъ. Все это происходитъ, однако, исключительно за счетъ иностранныхъ капиталовъ.

*) За пятилѣтній періодъ времени съ 1905 г. по 1909 г. ввозъ и вывозъ по всѣмъ нашимъ внѣшнимъ морямъ равнялся въ среднемъ ежегодно 1.181 милл. пуд. причемъ на долю русскаго флага выпало лишь 95 милл. т. е. 8,04%. Въ переводѣ на фрахтъ это значитъ, что наша внѣшняя торговля выплачиваетъ ежегодно морского фрахта 82 милл. руб., причемъ на долю русскаго флага падаетъ лишь 7 милл. руб.

Современное состояніе русскаго торговаго флота и его дѣятельность.

Ростъ русскаго торговаго флота за послѣднее десятилѣтіе виденъ изъ слѣдующей таблицы *), составленной на основаніи оффиціальныхъ данныхъ Министерства Торговли и Промышленности:

*) Статистика торговаго флота въ Россіи до 1896 г. совершенно отсутствовала. Въ 1899 г. вышелъ впервые „Русскій Торговый Флотъ". Изданіе это теперь ежегодно повторяется Министерствомъ Торговли и Промышленности, въ вѣдѣніи котораго находится нынѣ торговое мореплаваніе.

Къ 1 Янв.	Паровыя суда. Пассажирск.			Товаро-пассаж.			Товарныя.			Наливныя.			Служебныя спасат. ледоколы.		Итого всѣхъ.		Непаровыя суда.		
Года.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.
Бѣлое . .																				
902	1	176	3	12	4081	269	10	3386	336	—	—	—	21	780	43	8247	417	23380	2305
911	1	176	3	18	6048	452	21	6173	786	—	—	—	18	541	58	12938	410	23397	2372
912	1	176	3	20	6848	502	31	4773	598	—	—	—	19	623	71	12420	405	22496	2327
Балтійское																				
902	9	1490	82	41	25666	2360	38	24702	3566	2	990	105	57	1365	147	54213	781	95868	11183
911	6	307	11	51	45481	4958	63	54846	7739	1	557	64	86	1773	207	102964	745	78613	9831
912	6	307	11	65	50513	5214	69	57162	7894	1	1246	180	90	1743	231	110971	726	75115	9181
Черное и Азовское .																				
902	41	37081	2512	77	76862	8160	98	55621	6901	6	7558	936	99	5058	—	—	616	37897	4508
911	39	31509	2195	83	67056	6193	152	89244	11892	7	7585	938	122	5001	403	200395	786	43888	5633
912	38	31334	2262	90	87378	8312	158	93227	12758	9	5981	727	127	5104	422	223024	827	46447	6013
Тихій Океанъ. .																				
902	1	165	3	11	8092	734	5	3022	89	—	—	—	3	98	20	11377	7	942	59
911	—	—	—	14	18453	1285	8	9288	1001	—	—	—	3	156	25	27897	2	100	5
912	—	—	—	16	19053	1549	7	3498	473	—	—	—	11	213	34	22764	4	185	16
Каспійское																				
902	11	3475	124	64	22822	1565	22	6872	572	128	78131	7202	39	2440	264	114040	537	110311	8468
911	12	4036	147	56	21078	1567	24	7431	702	121	84325	8144	37	2384	250	119254	561	114118	8652
912	12	4036	147	54	20626	1553	29	7551	686	120	84302	8338	42	2778	257	119293	554	110087	8356
Всѣ моря .																				
902	62	42211	2722	205	137523	13360	173	93603	11466	136	8979	8243	219	9741	795	370057	2358	268898	26526
911	58	36028	2356	222	158116	14455	268	166982	22120	129	92467	9146	266	9855	943	463448	2504	260116	26493
912	57	35853	2423	245	184418	17130	294	166211	22409	130	91529	9245	289	10461	*) 1015	488472	2516	254330	25893

*) Въ это число входятъ также и моторныя суда, число которыхъ въ 1912 г. равнялось 39, вмѣстим. 12150 регист. тон.; изъ этого количества 13 судовъ вмѣстим. 11159 регист. тоннъ плаваетъ на Каспійск. морѣ.

Изъ выше приведенной таблицы видно, что въ торговомъ мореплаваніи наибольшее значеніе имѣетъ паровой флотъ, постепенно вытѣсняющій флотъ парусный.

Размѣры паровыхъ судовъ слѣдующіе: изъ всѣхъ пароходовъ плававшихъ въ 1911 году было:

Вмѣстимостью . . . до 1 тыс. рег. тоннъ 843 парох.
" отъ 1 " 2 " " " 80 "
" " 2 " 4 " " " 43 "
Свыше 4 " " " 5 "

Грузоподъемность ихъ: до 20 тыс. пуд. 191 пароходъ.
" отъ 20 " 100 " " 367 "
" " 100 " 200 " " 79 "
" " 200 " 300 " " 29 "
Свыше 300 " " 25 "

Изъ судовъ, грузоподъемность которыхъ свыше 300 тыс. пуд. 9 плаваютъ въ Балтійскомъ морѣ, 16 въ Черномъ морѣ. Самыми крупными русскими судами считаются: „Россія"—Русскаго-Вост.—Аз. Пароходства, чистая вмѣстимость 4844 тоннъ, грузоподъемность 600 тыс. пуд.; „Могилевъ"—Добровольнаго флота, чистая вмѣстимость 4740 тоннъ, грузоподъемность 500 тыс. пуд.; „Екатеринославъ"—его же, чистая вмѣстимость 4174 тоннъ, грузоподъемность 613 тыс. п

Средняя вмѣстимость пароходовъ Балтійскаго моря—492 рег. тоннъ, Чернаго—543 рег. тоннъ, Каспійскаго—445 рег. тоннъ, Бѣлаго 106 рег. тоннъ, Тихаго Океана—732 рег. тоннъ.

Построенъ русскій паровой флотъ, въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ, заграницей; на русскихъ заводахъ, не считая Финляндію, построено для внѣшнихъ морей лишь 78 судовъ *), вмѣстимостью 17,9 тыс. тоннъ брутто, тогда какъ заграницей построено 608 судовъ, вмѣстимостью 614,5 тыс. тоннъ брутто. Такимъ образомъ, въ Россіи построено судовъ для внѣшнихъ морей 10,7% по числу, а по вмѣстимости лишь 2,8% **).

Лишь на Каспійскомъ морѣ это отношеніе болѣе выгодно для Россіи: число пароходовъ русской постройки равно тамъ 46,1%, а вмѣстимость ихъ 72,2% всего числа судовъ, плавающихъ на этомъ морѣ.

Парусный флотъ, наоборотъ, построенъ почти весь въ Россіи (97,3%).

Владѣльцами русскаго парового флота являются:

I. Акціонерныя Компаніи .	384 парохода,	84.6	т. тонн.	нетто.
II. Торговые дома.	256 „	90,1	„	„
III. Единоличные владѣльцы.	301 „	84,6	„	„
IV. Учрежденія	35 „	4,8	„	„

Наиболѣе крупными русскими предпріятіями являются:

Внѣшнія моря.

Акц.	Русск. О-во Пар. и Торг.	74	пар.	71,6	тыс.	рег.	тонн.
„	Добровольный Флотъ . .	21	„	53,5	„	„	„
„	Русск. Вост. Аз. П-во. .	14	„	31,3	„	„	„
„	Сѣверн. Пар. О-во . . .	19	„	30,5	„	„	„
Единол.	П. Региръ	9	„	13,9	„	„	„
Акц.	Русско-Балт. О-во . . .	7	„	10,0	„	„	„
Тор. д.	Звороно-ди Полоне . . .	9	„	9,7	„	„	„
„	Бр. Зебергъ	9	„	9,2	„	„	„
Акц.	Рос. Стр. и Транс. О-во.	10	„	7,6	„	„	„
Тор. д.	Гельмсингъ и Гриммъ .	6	„	6,6	„	„	„
Акц.	Т-ва Арх. Мур. Ср. П-ва.	16	„	6,3	„	„	„
Единол.	Феофани	8	„	4,5	„	„	„
Акц.	Океанъ	3	„	4,4	„	„	„
„	Риж. Пар. О-во.	10	„	3,6	„	„	„
„	Рус. О-во Вывоз. Торг. .	7	„	2,4	„	„	„
„	„ Дунайское П-во . .	12	„	2,1	„	„	„

Каспійское море.

Акц.	Восточ. О-во Тов. Скл.	34	„	16,9	„	„	„
„	Кавказъ и Меркурій.	38	„	16,3	„	„	„
„	Мазутъ	13	„	7,7	„	„	„
„	Надежда	13	„	4,6	„	„	„ ***)
Единол.	Усейновъ	5	„	4,6	„	„	„
Акц.	Волга	9	„	4,2	„	„	„
„	Нобель.	7	„	3,9	„	„	„ ****)

Русскій торговый флотъ занятъ: 1) малымъ каботажемъ, 2) большимъ каботажемъ и 3) международнымъ сообщеніемъ.

---

*) Данныя на 1 января 1912 г.

**) Больше всего пароходовъ поставляетъ намъ Англія (316 по числу, вмѣстимостью 438,0 тыс. тоннъ брутто; за ней идетъ Германія 89 по числу, вмѣст. 71,0 тыс. тоннъ брутто).

***) Въ арендѣ у Кавказъ Меркурій.

****) Теплоходы въ этотъ счетъ не входятъ.

Малый каботажъ.

По официальнымъ даннымъ нашъ малый каботажъ за послѣднее время выразился въ слѣдующихъ цифрахъ: перевезено грузовъ въ тыс. пуд.

	1906 г.	1909 г.	1910 г.
Бѣлое море	4.846	4.578	5.452
Балтійское море . . .	33.974	40.279	40.046
Черное море.	207.116	197.716	219.767
Дунай	1.609	1.547	1.579
Каспійское море . . .	324.707	367.051	390.754
	572.252	611.171	657.598

Суда малаго каботажа въ *Черномъ и Азовскомъ* моряхъ раздѣляются на слѣдующія категоріи: 1) баржевой флотъ; 2) парусный флотъ; 3) морской паровой флотъ. Баржевой флотъ въ Азовскомъ морѣ занятъ преимущественно подвозкой хлѣбныхъ грузовъ изъ Азова, Ростова, Ейска и другихъ Азовскихъ портовъ на рейды Таганрогскій, Маріупольскій, Бердянскій, а иногда и въ порты Чернаго моря. Флотъ этотъ имѣетъ тенденцію къ развитію, такъ какъ недавнее углубленіе Керченскаго пролива позволило входить въ Азовское море современнымъ пароходамъ и брать тамъ полный грузъ. На Черномъ морѣ баржевой флотъ занятъ подвозкою хлѣба съ Днѣпра, Дуная, Днѣстра къ Одессѣ. Здѣсь этотъ флотъ, за послѣднее время, падаетъ въ виду развитія портовъ конкурирующихъ съ Одессой, какъ то Николаева и Херсона, въ которыхъ хлѣбные продукты стали грузиться непосредственно на морскіе пароходы.

Однимъ изъ главныхъ грузовъ для паруснаго флота является соль, которой было перевезено въ 1909 г. 5,4 милл. пуд. За послѣднее время флотъ этотъ сталъ сильно падать. Еще въ 1901 г. парусныя суда доставили въ Одессу до 70% всѣхъ каботажныхъ грузовъ, а въ 1909 г. на долю парусныхъ судовъ приходилось только 25%.

Морской паровой флотъ здѣсь можетъ быть раздѣленъ на флотъ занятый перевозкой массовыхъ грузовъ, и на флотъ содержащій срочныя линіи.

Массовые каботажные грузы Чернаго и Азовскаго морей слѣдующіе: (данныя 1909 г.) въ милл. пуд. 1) каменный уголь 54 милл., желѣзная руда—13,5 милл., керосинъ, нефтяные продукты—5; желѣза 2,5, марганцевая руда 1,5, лѣсъ и дрова, 1,8 милл. пуд. Всего около 76 милл. пуд.

Исходнымъ пунктомъ для вывоза каменнаго угля является Маріуполь; главная масса идетъ въ Одессу (около 40 милл.) преимущественно для потребностей Юго-Запад. дорогъ, а также пароходовъ Русскаго О-ва Пар. и Торг. Лѣсъ, преимущественно, идетъ изъ Херсона въ Батумъ.

Желѣзная руда идетъ изъ мѣстъ вблизи Керчи въ Маріуполь и Таганрогъ. Марганцевая руда изъ Поти въ Маріуполь. Нефтяные продукты идутъ изъ Батума въ разные порты Азовскаго и Чернаго морей.

Помимо вышеперечисленныхъ грузовъ въ маломъ каботажѣ перевозятся прочіе разнородные, такъ называемые, генеральные грузы. Такихъ грузовъ въ 1909 г. отправлено 26,6 милл. пуд., причемъ подавляющее количество ихъ шло изъ Одессы (24 милл. пуд.). Перевозкой этихъ грузовъ заняты преимущественно крупныя пароходныя общества своими срочными товаро-пассажирскими и почтовыми линіями, а также своими грузовыми пароходами, перевозящими сезонные грузы: хлопокъ, сушеные фрукты и проч. Срочныя линіи на Черномъ морѣ содержатся: 1) Одесса—Батумъ (т. наз. Крымско-Кавказ. линія)—Русск. О-ва Пар. и Торг., Росс. Трансп. и Страх. О-ва; 2) Одесса—Дунай—Русско-Дунайское Пароходство; 3) Одесса—Ростовъ—Русск. О-во Пар. и Торг. и Пароходство Карапатницкихъ;—4) Ростовъ—Батумъ Р. О-ва Пар. и Торг. и Пароходство Парамонова.

Балтійское море. Малый каботажъ Балтійскаго моря, по сравненію съ передвиженіемъ грузовъ между русскими портами южныхъ морей, является весьма незначительнымъ. Здѣсь нѣтъ массовыхъ грузовъ, которые могли бы создать флотъ, какъ напримѣръ, уголь въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ. Его дѣятельность ограничивается преимущественно перевозкой строительнаго лѣса, дровъ, камня, цемента, которые составляютъ больше половины всѣхъ перевозимыхъ грузовъ. Главный грузовой линіей является линія Рига—С.-Петербургъ; содержимая Рижскимъ Пароходнымъ Обществомъ и линія С.-Петербургъ—Либава, содержимая Русско-Восточно-Азіатскимъ Пароходствомъ и находящаяся въ связи съ линіей того же Общества: Либава-Нью-Іоркъ. Отдѣльныя линіи содержатся между Ригой и Перновомъ, Ригой-Виндавой, Ригой-Аренсбургомъ и между рядомъ менѣе значительныхъ пунктовъ побережья. Всѣ эти линіи носятъ характеръ, по преимуществу, грузовой, и хотя рейсы поддерживаются при помощи небольшихъ товаропассажирскихъ пароходовъ, но пассажирское движеніе бываетъ болѣе значительно лишь въ началѣ и въ концѣ лѣта.

Что касается паруснаго флота Балтійскаго моря, то онъ занятъ перевозкой грузовъ между русскими портами, а также въ сообщеніи международномъ. Часть болѣе крупныхъ судовъ отправляется ежегодно, главнымъ образомъ, на зимніе мѣсяцы, въ трансатлантическое плаваніе. Такъ въ 1909 г. наши парусныя суда совершали рейсы между англійскими портами, между Англіей, Испаніей, Франціей, Норвегіей, Марокко. Въ серединѣ лѣта часть судовъ отправляется въ Бѣлое море, съ разсчетомъ вернуться обратно ко времени закрытія навигаціи въ Балтійское море.

Великій Океанъ. Малый каботажъ на нашемъ Тихоокеанскомъ побережьѣ развитъ чрезвычайно слабо, главной причиной чему является малая заселенность края. Рейсы между русскими портами Великаго океана поддерживаются Добровольнымъ Флотомъ и имѣютъ скорѣе значеніе связи съ отдаленными окраинами, и содѣйствуютъ ихъ заселенію. Русскаго паруснаго флота въ этихъ водахъ, можно сказать, не существуетъ.

Бѣлое море. Пароходныя сообщенія по Ледовитому Океану и Бѣлому морю поддерживаются исключительно Мурманскимъ пароходнымъ Обществомъ, обслуживающимъ селенія и становища на Мурманскомъ берегу. Парусный флотъ занимается, главнымъ образомъ, промысловой дѣятельностью.

Большой или дальній каботажъ.

По офиціальнымъ даннымъ перевезено грузовъ въ тыс. пуд. изъ портовъ.

		1906 г.	1909 г.	1910 г.
Бѣлаго моря	въ Балтійское.	216	285	211
Балтійск. „	„ Бѣлое. . .	85	137	130
„ „	„ Черное. . .	2.708	2.819	1.442
„ „	„ Тих.Океанъ.	1.559	209	9
Чернаго „	„ Бѣлое. . .	102	321	67
„ „	„ Балтійское.	14.409	22.858	25.430
„ „	„ Тих.Океанъ.	3.779	3.946	5.872
Тихаго Океана. „	„ Балтійское.	54	19	126
„ „	„ Черн. море.	13	34	—
	Всего . .	22.925	30.628	33.287

Наибольшее значеніе имѣютъ слѣдовательно Черноморско-Балтійская и Дальне-Восточныя линіи.

На Черноморско-Балтійской линіи работаютъ преимущественно срочные грузовые пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли и Сѣвернаго Пароходнаго Общества. Главными грузами, идущими изъ Чернаго въ Балтійское море, являются: каменный уголь (8 милл.) *), металлы (1,3 милл.), мука ($2^1/_2$ милл.), цементъ, сахаръ и проч. Много идетъ соли (до 6 милл.), но она перевозится на иностранныхъ пароходахъ въ силу сдѣланнаго для нея исключенія. Обратные грузы изъ Балтійскаго моря—разныя фабричныя издѣлія: бумага, проволока и проч.

Дальне-Восточная линія поддерживается срочными линіями Добровольнаго флота и Сѣвернаго Пароходнаго Общества. Ходятъ также пароходы Русскаго Восточнаго Азіатскаго пароходства, но рейсы ихъ являются случайными. Въ сообщеніяхъ съ Дальнимъ Востокомъ преобладающее значеніе имѣетъ Одесскій Портъ. Главными грузами являются цементъ и правительственные грузы. Идетъ также около 1 милл. пуд. керосина перевозимаго пароходствомъ «Океанъ».

Международное сообщеніе.

Прежде чѣмъ говорить о дѣятельности русскаго торговаго флота въ международномъ сообщеніи необходимо привести офиціальныя данныя о внѣшней морской *) торговлѣ Россіи и степени участія въ ней русскаго флага. По даннымъ Министерства Финансовъ вывезено и привезено товаровъ въ милл. пуд. по морской границѣ.

	1906 годъ.		1909 годъ.		1910 годъ.	
	Вывозъ.	Привозъ.	Вывозъ.	Привозъ.	Вывозъ.	Привозъ.
Бѣлое море	52,2	2,5	74,0	3,4	73,2	3,9
Балтійское море . . .	237,2	242,7	359,7	277,6	389,4	293,6
Черн. и Азовск. море.	538,8	26,6	669,6	28,7	769,5	27,0
Каспійское море . . .	6,6	6,4	6,3	7,4	6,5	7,1
Р. Дунай	16,7	0,4	10,8	0,8	14,7	0,5
Тихій Океанъ	0,8	23,2	17,0	16,8	20,9	19,3
Всего . .	852,5	302,1	1.137,7	334,9	1.274,5	351,7

Количество судовъ заграничнаго плаванія, посѣтившихъ порты нашихъ внѣшнихъ морей за 1910 годъ **) и національность ихъ флага видны изъ слѣдующей таблицы.



Пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли „Евфратъ“.
Построенъ на Невскомъ судостр. и механ. заводѣ въ 1906 году.

	ОТХОДЪ.			ПРИХОДЪ.		
	Количество судовъ.	Вмѣстим. т. рег. тонн.	Взято груза милл. пуд.	Количество судовъ.	Вмѣстим. т. рег. тонн.	Привезено груз. мил. п.
Россійскій флагъ . .	1.868	1.415,1	61,3	1.684	1.361,9	45,0
Шведскій „ . .	1.017	600,3	53,5			
Норвежскій „ . .	876	699,5	64,7	490	339,0	38,3
Датскій „ . .	1.560	1.245,8	110,3	809	588,1	50,1
Германскій „ . .	2.037	1.651,4	138,4	1.341	999,5	71,7
Англійскій „ . .	2.658	4.490,6	492,2	798	956,4	77,0
Греческій „ . .	818	1.119,9	152,4			
и т. д.	—	—	—	—	—	—
Всего .	13.076	13.501,9	1.254,6	6557	5.585,8	344,4

*) Данныя за 1909 г.

*) Морской вывозъ товаровъ составлялъ по отношенію къ общему вывозу русскихъ товаровъ въ срединѣ прошлаго столѣтія 83%, въ концѣ столѣтія 73%, а въ 1910 г. 80%; привозъ же въ срединѣ столѣтія 63%; а въ концѣ около 48%, а въ 1910 г. 60%.

**) Разница съ предыдущей таблицей объясняется тѣмъ что изъ портовъ р. Дуная значительная часть грузовъ вывозится на баржахъ. Грузы эти въ настоящую таблицу не вошли.

Какъ видно изъ таблицы участіе русскаго флага въ нашей заграничной торговлѣ крайне незначительно; въ %% къ общему обороту оно выражается въ среднемъ въ 5,4% по вывозу и 14,8% по привозу (за 1910 годъ). По отдѣльнымъ же морямъ это участіе распредѣляется (въ %%):

	Вывозъ.	Привозъ.
Бѣлое море.	4,7	48,7
Балтійское море	9,3	10,5
Черное море	2,7	26,0
Р. Дунай	3,6	3,1
Тихій Океанъ.	6,2	26,0
Каспійское море	100	100
Въ среднемъ . .	5,4	14,8

Что касается до судовъ заграничнаго плаванія на Каспійскомъ морѣ, то въ 1910 г. въ русскіе порты пришло 856 судовъ, чистой вмѣстимостью 276,8 тыс. рег. тоннъ, которые ввезли 7.171 т. п. груза. Изъ русскихъ портовъ отошло 970 судовъ, чистой вмѣстимостью 322,8 т. рег. тоннъ съ грузомъ 6.528 тыс. пудовъ. Поддерживается это сообщеніе исключительно судами русскаго флага.

Дѣятельность русскаго торговаго флота въ иностранныхъ водахъ заключается, главнымъ образомъ, въ содержаніи срочныхъ рейсовъ (пассажирскихъ и грузовыхъ) между русскими и иностранными портами.

Такихъ линій всего болѣе въ Черномъ морѣ; находятся они въ рукахъ двухъ пароходныхъ обществъ: Русс. О-ва Пар. и Торг. и Русско-Дунайск. Пароходства. Первое содержитъ линіи: Александрійскую прямую, Александрійскую круговую, Македонскую, Болгаро-Анатолійскую, Анатолійскую Персидскую и линіи Севастополь—Константинополь. Главными грузами здѣсь являются: спиртъ, мука, лѣсъ, сахаръ, вывозимые въ Турцію. Пассажирское движеніе здѣсь развито довольно сильно; въ особенности много ѣздятъ паломниковъ. Русско-Дунайское пароходство содержитъ срочную линію изъ Одессы въ Дунайскіе порты. Главными грузами изъ Одессы являются: астраханская рыба, готовая кожа и проч.; въ обратномъ направленіи идутъ сырыя кожи, австрійскія сел.-хоз. машины и проч.

На Балтійскомъ морѣ содержится нѣсколько линій, связывающихъ русскіе порты съ заграничными. Самая важная изъ нихъ Либава—Нью-Іоркъ, содержимая Русскимъ В.-Аз. Пароходствомъ спеціально выстроенными для этой линіи пароходами; предназначена, главнымъ образомъ, для перевозки эмигрантовъ. Остальныя срочныя линіи почти всѣ имѣютъ своимъ конечнымъ пунктомъ—англійскіе порты. Таковы линіи: СПБ.—Лондонъ, Рига—Лондонъ и проч. Здѣсь работаютъ Пароходства: Бр. Ласманъ, Гельмсингъ и Гриммъ, Русско-Балт. О-во, Бр. Зебергъ, Рижское Пар. О-во и проч. Пароходства Бр. Ласманъ, Рижскаго О-ва срочнаго пароходства, Гельмсингъ и Гриммъ спеціализировались на перевозкѣ скоропортящихся продуктовъ и ихъ пароходы снабжены рафлежираторными установками. Другія же пароходства заняты перевозкой лѣса, зерна, льна и генеральныхъ грузовъ. Обратно въ Россію идетъ на нихъ часто каменный уголь.

На крайнемъ сѣверѣ пароходы Архангельско-Мурманскаго Пароходства, помимо каботажныхъ линій, ходятъ также въ норвежскій портъ Варде. На Великомъ Океанѣ русскіе пароходы совершаютъ срочные рейсы изъ Владивостока въ Цуругу и Шанхай, изъ Владивостока въ Калькутту, изъ Николаевска на Амурѣ въ Шанхай; здѣсь работаютъ Сѣверное Пароходное Общество и Добровольный флотъ.

Нѣкоторое участіе русскій флотъ принимаетъ также въ перевозкѣ грузовъ между иностранными портами.

Наибольшее значеніе въ семъ случаѣ имѣетъ нашъ большой каботажъ. Послѣдній былъ бы почти невозможенъ безъ иностранныхъ грузовъ. Такъ пароходы Черноморско-Балтійской линіи, въ виду отсутствія грузовъ въ направленіи съ сѣвера на югъ, часто возятъ каменный уголь изъ Англіи въ Средиземное море.

Пароходы Дальне-Восточной линіи перевозятъ грузы между Индійскими и Китайскими портами. Работой въ иностранныхъ портахъ заняты также срочныя линіи русскихъ пароходствъ, въ особенности выдается въ этомъ дѣятельность Русскаго О-ва Пароходства и Торговли въ турецкихъ и египетскихъ водахъ. Вообще, за послѣднее время русскій флагъ появляется почти на всѣхъ торговыхъ путяхъ. Даже въ Южной Америкѣ и Австраліи можно встрѣтить случайные русскіе пароходы. Но, конечно, большого участія въ международномъ плаваніи русскій флотъ принимать не можетъ, вслѣдствіе своей незначительности: по отношенію къ міровому тоннажу, весь русскій флотъ составлялъ на 1 августа 1909 г., согласно даннымъ Бюро „Веритасъ“ 3,9%, а въ смыслѣ грузоподъемности его отношеніе выражается лишь въ 2,9%.

Историческіе очерки отдѣльныхъ пароходныхъ предпріятій.

Русское Общество Пароходства и Торговли.

Русскому О-ву Пар. и Торговли принадлежитъ первенствующая роль въ развитіи нашего торговаго флота въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ, поэтому мы считаемъ здѣсь умѣстнымъ предпослать очерку этого предпріятія общій обзоръ постепеннаго развитія русскаго флота въ означенныхъ моряхъ.

Русскій флотъ на Черномъ морѣ появился еще при Петрѣ В. При помощи флота, какъ извѣстно, былъ взятъ Азовъ. Въ 1698 году Петръ Великій отправилъ въ Константинополь своего посла на вновь построенномъ кораблѣ „Крѣпость" съ цѣлью завязать торговыя сношенія съ Турціей, и вмѣстѣ съ тѣмъ воздѣйствовать на умы въ Константинополѣ видомъ хорошо вооруженнаго корабля. Петру однако не удалось утвердиться на Черномъ морѣ. По Прутскому миру 1711 г. Россія была совершенно отрѣзана отъ береговъ Азовскаго и Чернаго морей.

Попытки завязать непосредственныя торговыя сношенія съ южными странами по Черному и Азовскому морямъ возобновились при Императрицѣ Елизаветѣ Петровнѣ. Въ 1741 г. возникъ проектъ объ установленіи русской торговли съ Архипелагомъ и Средиземнымъ моремъ, но проектъ этотъ не имѣлъ никакихъ практическихъ послѣдствій. Въ 1749 г. устроена таможня у устья Темерика (Ростовъ на Дону), которая въ 1756 г. переведена къ устью р. Аксая. Торговля производилась исключительно на турецкихъ судахъ, такъ какъ турецкое правительство не позволяло русскимъ заводить на Черномъ морѣ свои суда.

Положеніе измѣнилось при Екатеринѣ II-ой, которая сдѣлала для Юга Россіи то, что Петръ Великій сдѣлалъ для сѣвера.

Съ этого времени на Черномъ морѣ стали появляться русскія торговыя суда, правда въ единичныхъ случаяхъ. Въ 1776 г. организованы таможни. Важнѣйшая изъ нихъ была Таганрогская, куда въ этомъ году пришло 29 судовъ. Торговля однако и въ это время производилась исключительно на малыхъ турецкихъ или греческихъ судахъ, тогда какъ къ этому времени на другихъ моряхъ русскій флотъ развился довольно значительно.

Развитіе русскаго черноморскаго торговаго флота началось собственно со времени основанія г. Одессы, которая стала играть первенствующую роль среди другихъ Черноморскихъ портовъ. Параллельно съ развитіемъ торговли г. Одессы развивалось и торговое мореплаваніе по Черному морю, главнымъ образомъ, каботажное. Началось дѣятельное судоходство по Днѣпру и Бугу, откуда шелъ хлѣбъ и лѣсъ въ Одессу.

Расширялась также торговля азовскихъ портовъ, чему, главнымъ образомъ, мы обязаны греческимъ и англійскимъ купцамъ, основавшимъ свои конторы въ Таганрогѣ, Ростовѣ, Бердянскѣ.

Судовъ заграничнаго плаванія приходило во всѣ южные порты: въ 1792—99 г.г.—408, 1814—15 г.г.—806, 1820—21 г.г.—1.099. Изъ этого количества русскихъ судовъ было не свыше 10%.

Въ 1828 г. положено начало Черноморскому пароходству сооруженіемъ въ Николаевѣ парохода „Одесса", который въ іюлѣ 1828 г. сталъ совершать рейсы между Одессою и Крымскими портами.

Въ 1833 г. для установленія скораго, регулярнаго и постояннаго сообщенія между Одессою и Константинополемъ было учреждено на 10 лѣтъ акціонерное Черноморское Пароходное Общество, которому были предоставлены разныя пособія и облегченія. Въ его распоряженіе казна отдала три своихъ парохода съ тѣмъ, чтобы чистая прибыль Общества распредѣлялась поровну между нею и акціонерами; но впослѣдствіи казна отказалась отъ дивиденда и предоставила эти пароходы въ полную собственность Общества.

Въ 1835 г. по распоряженію Главнаго Мѣстнаго Начальства Черноморскимъ Обществомъ установлено сообщеніе между Одессою, Евпаторіею, Ялтою, Керчью, Бердянскомъ и Таганрогомъ еще на трехъ пароходахъ, которымъ были предоставлены нѣкоторыя таможенныя облегченія.

Дѣла Черноморскаго Пароходнаго Общества шли крайне плохо; чтобы поддержать его, ему въ 1839 г. было назначено на три года пособіе изъ Государственнаго Казначейства въ размѣрѣ 75 тыс. руб. ассигнаціями въ годъ. Въ тоже время было предоставлено Новороссійскому и Бессарабскому Генералъ-Губернатору наблюдать за дѣйствіями Общества съ тѣмъ, что если оно не будетъ въ состояніи поддерживать безостановочное сообщеніе между Одессою и Константинополемъ, то взять это сообщеніе въ руки казны. Съ 1841 г. по ходатайству кн. Воронцова пособіе Черноморскому Обществу было продлено на два года съ тѣмъ, чтобы оно продолжало свои со-

общенія съ Константинополемъ непрерывно до 1843 г. Для лучшаго обезпеченія этого сообщенія въ 1841 г. было Высочайше повелѣно заказать въ Англіи на счетъ казны 4 парохода-фрегата по 250 силъ каждый съ тѣмъ, чтобы въ военное время таковые могли быть употребляемы въ военномъ флотѣ. Деньги на этотъ заказъ были заняты изъ кредитныхъ установленій. Эти 4 парохода-фрегата прибыли въ Одессу изъ Англіи въ 1843 г. и вошли въ линію Одесса-Константинополь. Въ томъ же году издано временное положеніе объ учрежденіи постоянныхъ сообщеній между этими портами. Сообщенія же между Одессой, Крымскими портами и Азовскимъ моремъ оставлены временно на прежнемъ основаніи за Черноморскимъ Обществомъ, однако безъ всякихъ пособій отъ казны. Но въ виду того, что эти сообщенія поддерживались крайне неправильно и неудовлетворительно, въ декабрѣ 1844 г. Высочайше разрѣшено выписать на казенный счетъ изъ Англіи 4 новыхъ парохода для лучшаго устройства сообщеній между внутренними портами Чернаго и Азовскаго морей, а одинъ изъ пароходовъ, плавающихъ между Одессой и Константинополемъ назначить для сообщенія между Одессою и Галацемъ. Въ 1845 г. завѣдываніе дѣлами по пароходству, какъ между Одессою и Константинополемъ, такъ и между Одессою и другими Россійскими портами, было соединено въ одно общее управленіе Одесской Пароходной Экспедиціи, называвшейся также Новороссійской экспедиціей.

Кромѣ вышеозначенныхъ пароходствъ въ 1838 г. учреждено пароходное сообщеніе между Аккерманомъ и Овидіополемъ подъ именемъ Днѣстровскаго Пароходства, предоставленное въ распоряженіе Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-губернатора. Это пароходство начало дѣйствовать съ 1840 г. рейсами парохода „Графъ Воронцовъ", къ которому въ 1843 г. присоединенъ другой пароходъ „Днѣстръ". При образованіи Новороссійской Экспедиціи въ ея завѣдываніе перешло и Днѣстровское Пароходство.

Передъ крымской кампаніей Новороссійская экспедиція, въ рукахъ которой въ то время сосредоточивалось все русское черноморское пароходство, имѣла въ своемъ завѣдываніи 11 пароходовъ (изъ нихъ 4 фрегата, которые совершали линію Одесса-Константинополь, 5 Новороссійскихъ пароходовъ и 2 вышеназванныхъ Днѣстровскихъ). О количествѣ парусныхъ судовъ того времени не сохранилось свѣдѣній. Общее количество судовъ заграничнаго плаванія, приходившихъ въ южные порты, равнялось въ 51—53 г.г.—3.916; отпускъ товаровъ изъ портовъ равнялся около 33 мил. пуд., приходило же грузовъ около $1^1/_2$ мил. пуд. и кромѣ того на $2^1/_2$ мил. руб. цѣнныхъ грузовъ, вѣсъ которыхъ не указанъ. Судовъ каботажнаго плаванія пришло въ порты въ 51—53 г.г. въ среднемъ 11.074 судна.

Крымская война необычайно тяжело отразилась на положеніи русскаго флота на Черномъ морѣ: военный нашъ флотъ былъ совершенно уничтоженъ и по Парижскому миру Россія была лишена даже права возобновить его. Изъ пароходовъ Новороссійской экспедиціи 4 фрегата были потоплены. Парусный флотъ былъ большею частью уничтоженъ, владѣльцы оставшихся судовъ совершенно раззорены. Необходимы были энергичныя усилія, какъ со стороны общества, такъ и частныхъ лицъ, чтобы оправиться отъ этого удара. Несмотря на раззореніе отъ войны судопромышленники энергично взялись за возстановленіе своего флота: въ одну зиму 1856—57 г.г. въ Ростовѣ сооружалось свыше 120 парусныхъ судовъ. Въ то же время и Правительство, лишенное права имѣть военный флотъ, рѣшило осуществить на Черномъ морѣ такого рода коммерческое пароходное предпріятіе, пароходы котораго могли бы въ случаѣ войны восполнить отсутствіе военнаго флота. Въ виду этого оно способствовало возникновенію Русскаго Общества Пароходства и Торговли, въ распоряженіе котораго переданы были затѣмъ пароходы Новороссійской экспедиціи.

Русское Общество Пар. и Торг. по своемъ возникновеніи стало содержать три заграничныхъ линіи (Марсельскую, Александрійскую и Тріестскую), а также и каботажныя линіи въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ. Благодаря дѣятельной поддержкѣ Правительства оно быстро развило свою дѣятельность, но зато этимъ Обществомъ долгое время почти исчерпывался весь русскій Черноморскій торговый флотъ.

Въ 1868 г. въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ считалось судовъ дальняго плаванія: пароходовъ 38 вмѣстимостью 13268 ластовъ (ластъ = 2 тонн.), парусныхъ судовъ 137 вмѣстимостью 14187 ластовъ; парусныхъ судовъ каботажнаго плаванія считалось 872 судна вмѣстимостью 27548 ластовъ. Хотя каботажное плаваніе считалось привиллегіей русскаго флага, но половина судовъ принадлежала иностранцамъ, которые поднимали русскій флагъ.

Въ 1869 г. Стороженко установилъ пароходомъ купленнымъ въ Англіи плаваніе въ Таганрогѣ между портомъ и рейдомъ. Въ 1870 году онъ купилъ еще два парохода и съ 1872 г. установилъ линію между Ростовымъ, Маріуполемъ и Бердянскомъ.

Вскорѣ послѣ этого Общество Пароходства по Дону, Азовскому и Черному морямъ, занимавшееся ранѣе рѣчнымъ пароходствомъ, распространило свою дѣятельность на море. Кромѣ того въ 1872 г. образовалось Общество Танаисъ и Общество Азовскаго Пароходства.

Въ 1878 г. возникъ Добровольный флотъ и въ слѣдующемъ году пароходъ его „Нижній-Новгородъ" совершилъ рейсъ на Сахалинъ.

Въ 1880 году Одесскій купецъ Родоканаки организовалъ пароходство Одесса-Крымъ и Кавказскіе порты; въ 1884 г. онъ передалъ это дѣло вновь обра-

зованному Акц. Обществу „Кавказское пароходство", которое однако скоро ликвидировало свои дѣла и отдало Русскому О-ву Пар. и Торг. все имущество по инвентарной стоимости.

Общее число судовъ (заграничнаго и каботажнаго плаванія свыше 10 ластовъ) въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ въ 1883 г. равнялось—парусныхъ 1973, вмѣстимостью 76712 ластовъ, паровыхъ 206, вмѣстимостью 30058 ластовъ.

Въ 1886 г. возникло Черноморско-Дунайское пароходство, а въ 1887 г. Россійское Страховое и Транспортное Общество установило срочныя линіи между Одессой, Кавказскими и Черноморскими портами.

Кромѣ вышепоименованныхъ крупныхъ обществъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ плаваетъ много судовъ, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ. Толчекъ къ развитію здѣсь пароходства далъ, главнымъ образомъ, Донецкій уголь, направившійся изъ Маріупольскаго порта въ Одессу и другіе порты Чернаго моря.

---

17 мая 1856 г. флигель-адъютантъ Его Императорскаго Величества Николай Андреевичъ Аркасъ и Николай Александровичъ Новосельскій подали Министру Финансовъ прошеніе, въ которомъ, представляя проэктъ устава Русскаго О-ва Пар. и Торг., просили о разрѣшеніи учредить означенное Общество. Такъ какъ выраженное этими лицами желаніе вполнѣ соотвѣтствовало видамъ Правительства, то ходатайство ихъ было встрѣчено болѣе чѣмъ сочувственно.

Послѣ просмотра и исправленія проекта Министромъ Финансовъ и Комитетомъ Министровъ уставъ Общества удостоился 3 августа 1856 года Высочайшаго утвержденія. Согласно устава Общество обязалось содержать 9 линій изъ Одессы: Кавказскую, Николаевскую, Херсонскую, Крымскую, Азовскую, Марсельскую, Александрійскую, Галацкую и Тріестскую и двѣ переправы: Таманскую и Днѣстровскую. Правительство обязалось производить Обществу со дня открытія его дѣйствій въ теченіи 20 лѣтъ помильную плату отъ 2 р. 50 коп. до 5 р. 22 коп. за каждую милю, и взяло 6670 акцій на сумму 2.001.000 руб. Также сочувственно встрѣтилъ Русское Общество и русскій коммерческій міръ. Это сочувствіе ясно высказалось при реализаціи основного капитала. Акціи разбирались очень быстро и къ концу года Общество располагало уже достаточными средствами для пріобрѣтенія флота. Въ началѣ 1857 года въ Англіи были куплены 5 пароходовъ, которые 21 мая 1857 г. открыли пароходныя сообщенія. Вскорѣ пріобрѣтены пароходы Новороссійской экспедиціи и заказано нѣсколько пароходовъ заграницей и въ числѣ ихъ самый большой для того времени пароходъ „Владиміръ" въ 1600 тоннъ водоизмѣщенія. Къ концу навигаціи 1857 г. Общество располагало кромѣ 10 пароходовъ, находившихся въ постройкѣ, 17 готовыми пароходами и содержало почти всѣ обязательныя для себя линіи за исключеніемъ линій Тріестской и Галацкой, въ Александрійской же линіи пароходы ходили лишь до Константинополя.

Въ первые годы своего существованія Обществу пришлось преодолѣть массу затрудненій и препятствій, изъ которыхъ главнѣйшимъ было полное неустройство нашихъ южныхъ портовъ, затѣмъ недостатокъ лицъ, подготовленныхъ къ дѣлу, отсутствіе механическихъ заведеній и проч. Несмотря на всѣ эти затрудненія Общество успѣшно начало свои дѣйствія, быстро развивалось и упрочило свое положеніе.

Первый годъ дѣятельности Общества закончился очень благопріятно и акціонеры получили 6% дивиденда. Въ слѣдующемъ году Общество продолжало расширять свою дѣятельность; число его пароходовъ къ концу года дошло до 35, пароходы Александрійской линіи, доходившіе лишь до Константинополя, стали доходить до Яффы. Въ этомъ году открыто несрочное сообщеніе въ Великобританію, при чемъ линія эта оказалось очень выгодной въ виду вывоза въ Англію зернового хлѣба, сала, шерсти и обратнаго привоза кромѣ обыкновенныхъ грузовъ также рельсовъ для Главнаго Общества Россійскихъ жел. дор. Въ этомъ же году открыта линія по Днѣпру до Александровска.

Въ 1858 году Общество приступило къ устройству своего эллинга въ Севастополѣ. Для этой цѣли Правительство уступило Обществу Лазаревское Адмиралтейство съ начатыми въ немъ работами; эллингъ законченъ въ 1861 году. Въ Одессѣ же былъ вполнѣ оборудованъ свой литейный заводъ.

Въ 1859 г. открыты новыя линіи: Таганрого-Константинопольская, Галацкая, Александрійская продолжена до Александріи, а вѣтвь этой линіи между Константинополемъ, Сирою и Піреемъ была продолжена до Салоникъ. По перевозкѣ грузовъ наиболѣе прибыльною оказалась Англійская линія, наибольшее же количество пассажировъ перевезено по Крымско-Кавказской линіи.

Въ 1861 г. въ расписаніи рейсовъ пароходовъ сдѣланы слѣдующія измѣненія: закрыты по причинѣ убыточности Пирейская и Сирская линіи, а Салоникская линія сдѣлана продолженіемъ Таганрого-Константинопольской линіи съ заходомъ на Афонъ.

Въ іюнѣ 1862 года Обществомъ была открыта новая линія—Анатолійская между Константинополемъ и Батумомъ.

Въ 1863 г. Афонъ и Салоники исключены изъ обязательныхъ портовъ Александрійской линіи и отмѣнено содержаніе обязательнаго срочнаго сообщенія между Таганрогомъ и Константинополемъ.

Въ 1865 г. видоизмѣненъ уставъ Общества: капиталъ его опредѣленъ въ 9 милл. руб., раздѣленныхъ на 30 тыс. акцій по 300 руб. каждая.

До 1868 г. всѣ пароходы Общества заказывались заграницей, въ этомъ году Общество приступило въ видѣ опыта къ постройкѣ на своемъ Севастопольскомъ заводѣ двухъ малыхъ пароходовъ и одного буксирнаго парохода съ машиною въ 60 силъ.

Въ 1868 г. Общество пріобрѣло отъ Суровцова пароходство по р. Ріону. Это предпріятіе оказалось настолько выгоднымъ, что уже въ первомъ году отъ плаванія по Ріону получено свыше 40 тыс. руб. валовой выручки.

Въ 1870 г. осуществилось соединеніе съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли Одесской желѣзной дороги. Общество получило Одесскую желѣзную дорогу по концессіи, Высочайше утвержденной 22 іюня 1870 г. Капиталъ ж. д. не былъ слитъ съ капиталомъ Общества и по каждому предпріятію установлено отдѣльное счетоводство съ распредѣленіемъ прибылей и убытковъ по каждому предпріятію отдѣльно.

Въ 1870 г. окончены, начатыя еще въ 1858 г., работы въ Благовѣщенскомъ рудникѣ Донской области, принадлежавшимъ Обществу, и по 1 января 1871 г. на немъ было добыто 425 т. п. угля; дѣятельность этого рудника затѣмъ постепенно развивалась, доходя въ благопріятные годы до 6 милл. пуд. Часть угля Общество продавало; часть же расходовало для своихъ потребностей.

Въ 1871 г. Общество открыло плаваніе по р. Кубани двумя пароходами съ 4-мя при нихъ берлинами. Въ томъ же году открыто непосредственное пароходное сообщеніе съ Дальнимъ Востокомъ и Индіей, подготовленіе къ которому въ видѣ организаціи экспедиціи для изученія дальне-восточныхъ рынковъ было начато еще въ 1869 г., т. е. въ годъ открытія Суэцкаго канала. Въ виду сильнаго противодѣйствія иностранныхъ Торговыхъ Домовъ въ Китаѣ и Индіи рейсы эти закончились для Общества убыточно, тѣмъ не менѣе Общество продолжало работать на этихъ линіяхъ и въ послѣдующіе два года; въ 1874 г. оно вынуждено было въ виду полнаго отсутствія грузовъ изъ Одессы отправлять пароходы изъ Лондона, однако и эти отправки вскорѣ были прекращены.

1874 г. флотъ Общества увеличился отъ пріобрѣтенія за 560 тыс. руб. предпріятія Товарищества Новороссійскаго Пароходства (учрежд. кап. Шмитомъ), ликвидировавшаго свои дѣла. Къ концу этого года Общество располагало флотомъ изъ 97 паровыхъ судовъ—92.650 тоннъ водоизмѣщенія, стоившихъ ему свыше 10 милл. руб. и кромѣ того имѣло нѣсколько баржей—шаландъ, стоившихъ свыше $1^1/_2$ милл. руб.

Операціи Общества по внутреннимъ линіямъ продолжали развиваться, а по заграничнымъ наоборотъ падать: въ 1874 г. впервые сборъ по внутреннимъ линіямъ превысилъ сборъ по заграничнымъ линіямъ (3 милл. противъ $2^1/_2$ милл. руб.).

Въ 1876 г. Общество продало Правительству для его надобностей 12 пароходовъ. 21 мая 1877 г. истекалъ срокъ договора, заключеннаго Обществомъ при его возникновеніи съ Правительствомъ, въ виду этого 2-го апрѣля 1876 года Высочайше утверждено положеніе комитета Министровъ, опредѣлившее условія, на какихъ Общество могло послѣ 21 мая 1877 г. совершать плаваніе. При этомъ изъ числа обязательныхъ линій, за которыя Обществу производилась помильная плата, исключены Азовская, Таганрого-Константинопольская, Англійская, Херсонская и Николаевская; въ то же время помильная плата уменьшена до 2 руб. за милю (всѣ эти измѣненія вошли въ новый уставъ Общества, утвержденный въ 1879 г.).

1877 г. былъ для Общества, вслѣдствіе Русско-Турецкой войны исключительно тяжелымъ. Еще въ началѣ года почти всѣ пароходы были остановлены въ плаваніи и укрыты частью въ Черноморскихъ портахъ, а частью въ Азовскомъ морѣ, гдѣ нѣкоторыя изъ нихъ продолжали свое плаваніе. Отсутствіе правильной блокады русскихъ береговъ Чернаго моря, а главнымъ образомъ потребности морского и военнаго вѣдомствъ и нужды края побудили Общество уже съ мая выйти изъ бездѣйствія. Первоначально открыто почтовое сообщеніе между Одессой, Николаевомъ и Днѣпромъ. Въ тоже время Общество предоставило безвозмездно Правительству нѣсколько лучшихъ своихъ пароходовъ, которые и принимали дѣятельное участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ; за это время особенно отличились пароходы Общества „В. К. Константинъ", „Веста" и „Россія". Не взирая на тяжелыя обстоятельства Общество и въ этомъ году выдало 5 р. 21 коп. на акцію дивиденда (противъ 55 руб., выдававшихся въ рядъ послѣднихъ лѣтъ). Дивидендъ этотъ конечно могъ быть выданъ благодаря блестящему финансовому положенію Общества. Нужно замѣтить, что къ 1 января 1877 г. его запасный капиталъ превышалъ 9 милл. руб. да страховой капиталъ содержался въ размѣрѣ 1 милл. руб.

Въ 1877 г. Общество прекратило вслѣдствіе убытковъ пароходство по Кубани. Въ томъ же году послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отдѣленіи отъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли—Одесской желѣзной дороги, въ виду большихъ неудобствъ отъ соединенія столь колоссальныхъ предпріятій. Въ виду того, что капиталы Обществъ не были слиты и счетоводство велось отдѣльно, этотъ раздѣлъ прошелъ для Р. О. П. и Т. почти незамѣтно безъ всякаго для него ущерба.

Въ 1878 г. по окончаніи войны дѣятельность Общества сильно оживилась и дивидендъ его составлялъ 114 руб. 35 коп. на акцію—сумму небывалую ни прежде ни послѣ. Китайская и Индійская линіи Общества не были возобновлены, какъ вслѣдствіе убыточности для Общества, такъ и по отсутствію паро-

ходовъ. Вообще значеніе заграничныхъ линій, бывшихъ въ первые 20 лѣтъ существованія Общества самыми прибыльными, стало со средины 70-хъ годовъ сильно падать. Такъ Англійская линія дала въ 1879 г. 27 тыс. руб. выручки, а Марсельская всего 17 тыс. руб.

Въ 1880 г. послѣдняя линія была закрыта. Наиболѣе выгодной для Общества становится Крымско-Кавказская линія.

Въ іюнѣ 1882 г. Общество послѣ предварительныхъ изслѣдованій и изученія р. Днѣстра открыло на ней пароходное сообщеніе отъ пристани Сороки до устья на 600 верстъ двумя пароходами.



Н. А. Аркасъ.
Учредитель Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

30 іюня 1883 года Обществомъ былъ заключенъ съ морскимъ вѣдомствомъ контрактъ на постройку и отдѣлку въ Севастопольскомъ Адмиралтействѣ Р. О. Пар. и Торг. двухъ броненосцевъ, названныхъ „Чесма" и „Синопъ". Къ постройкѣ ихъ приступлено въ сентябрѣ 1884 г.

Открытіе движенія по Закавказской ж. д. вызвало усиленный подвозъ нефтяныхъ продуктовъ къ Батуму. Рус. О-во Пар. и Торг. взялось однимъ изъ первыхъ за перевозку этихъ продуктовъ наливомъ и съ этой цѣлью построило въ Шотландіи наливной пароходъ „Свѣтъ", вышедшій въ 1885 г., который сталъ заниматься, главнымъ образомъ, перевозкой керосина изъ Батума въ Одессу *).

Въ 1884 г. Общество возобновило отправленіе на Дальній Востокъ, принявъ на себя перевозку партіи переселенцевъ изъ Одессы во Владивостокъ, для какой цѣли былъ снаряженъ пароходъ „Царь". Обратнымъ рейсомъ онъ доставилъ въ Одессу изъ Ханькоу полный грузъ первосборнаго чая. Рейсы эти по одному, по два въ послѣдующіе 1885 и 1886 годы повторялись.

22 января 1891 г. Общество получило новый уставъ. По этому уставу оно обязалось содержать слѣдующія срочныя линіи: 1) Севастополь-Константинополь, 2) Александрійскую прямую, 3) Александрійскую круговую, 4) Анатолійскую, 5) Крымско-Кавказскую круговую, 6) Крымско-Кавказскую прямую. Помильная плата назначена 1 р. 75 к.—2 р. за милю.



Н. А. Новосельскій.
Учредитель Русскаго Общества Пар. и Торговли и О-ва „Кавказъ и Меркурій".

Въ 1893 г. Общество по примѣру Добровольнаго Флота сдѣлало пробный рейсъ изъ Чернаго моря въ Балтійское; опытъ оказался удачнымъ. Въ 1894 году пароходы совершили 7 рейсовъ изъ Чернаго моря въ Балтійское и 9 рейсовъ изъ Балтійскаго въ Черное; въ послѣдующіе годы линія эта продолжала развиваться и постепенно превратилась въ регулярную.

Въ 1896 году Общество открыло Черноморско-Болгарскую линію, а въ 1897 г. Македонскую линію между Константинополемъ и Смирною съ заходомъ на Афонъ и Салоники.

Съ 1 января 1900 г. дальній каботажъ становится привиллегіей русскаго флага, что должно было сильно способствовать развитію Черноморско-Балтійской линіи. Въ виду этого Общество заказало въ 1897 году два большихъ грузовыхъ парохода, грузоподъемностью

*) Въ 1886—87 г.г. построено еще два наливныхъ парохода; дѣло это продолжалось Обществомъ около 20 лѣтъ, но затѣмъ оно нашло наливное дѣло для себя невыгоднымъ и продало его въ 1907 г. Бр. Меркульевымъ (нынѣ П-во „Океанъ").

по 4900 тоннъ, а въ слѣдующемъ году заказаны пароходы грузоподъемностью 5100 тоннъ.

Въ 1898 году наиболѣе прибыльной была Крымско-Кавказская линія, затѣмъ шла Александрійская линія. Буксирное же пароходство приходило въ упадокъ. Въ 1898 г. окончательно закрыто Днѣстровское пароходство и продано буксирное дѣло на Днѣпрѣ г-ну Спозито.

27 апрѣля 1901 г. заключенъ договоръ съ Обществомъ Азовскаго Пароходства, у котораго Общество заарендовало 4 товаро-пассажирскихъ парохода и всѣ портовыя территоріи и береговыя сооруженія Азовскаго Общества.



Н. М. Чихачевъ.
Директоръ Русскаго Общества Пар. и Торговли (1862—1884 г.).

Съ 1 января 1903 г. Общество взялось содержать субсидируемую Персидскую линію между Одессой и Персидскими портами.

21 августа 1903 г. Общество заказало впервые въ Россіи на Невскомъ заводѣ пароходы „Тигръ" и „Евфратъ". 15 декабря 1904 г. начались работы на вновь построенномъ Адмиралтействѣ въ Одессѣ, стоившемъ 1.275 тыс. рублей.

Во время Русско-Японской войны нѣкоторые пароходы Общества были переданы Правительству и сопровождали въ качествѣ транспортовъ вторую Тихоокеанскую эскадру. Послѣ войны Общество перевозило эвакуируемыхъ нижнихъ чиновъ въ Одессу.

Въ 1906 году Общество открыло Американскую линію для перевозки эмигрантовъ пароходомъ „Григорій Меркъ", арендованнымъ отъ Сѣвернаго Общества, но, въ виду полученнаго убытка, рейсы эти затѣмъ не возобновлялись.

Исторія Русскаго Общества Пароходство и Торговли за 50 лѣтъ его существованія рѣзко опредѣляется тремя періодами развитія Общества: 1) со дня учрежденія 21 мая 1857 г. по 1876 г., 2) съ 1876—1891 г.г. и 3) съ 1891 г. до настоящаго времени.

Первый періодъ совпадаетъ со временемъ значительнаго оживленія отпускной торговли южныхъ портовъ и усиленной постройки ж. д. къ этимъ портамъ. Располагая большимъ количествомъ перевозочныхъ средствъ, Общество могло удовлетворять народившіяся потребности массовой перевозки грузовъ изъ однихъ портовъ въ другіе и на заграничные рынки.

Высокая помильная плата и широкая помощь Правительства, поощрявшаго всѣми средствами развитіе перваго русскаго крупнаго пароходнаго предпріятія въ значительной степени содѣйствовало его развитію. Это блестящій періодъ въ исторіи Общества, когда оно работало чрезвычайно выгодно для себя и основало твердый фундаментъ для своего дальнѣйшаго развитія.

Второй періодъ съ 1887 по 1891 г. совпадаетъ съ Турецкою войною и неурожайными годами начала 80-хъ годовъ. Въ этотъ періодъ Общество работаетъ на пользу государства, оказывая многочисленныя и существенныя услуги Правительству организаціей перевозки войскъ въ Турцію и предоставленіемъ въ распоряженіе Правительства безвозмездно десяти быстроходныхъ пароходовъ. Въ этотъ же періодъ на эллингѣ Общества строятся первые наши броненосцы для возрождающагося Черноморскаго флота.

Съ 1885 г. операціи Общества оживаютъ, но въ общемъ этотъ второй періодъ развитія Общества, при сравненіи его съ первымъ періодомъ, даетъ менѣе блестящіе результаты.

Третій періодъ съ 1891 г. до настоящаго времени характеризуется усиленіемъ флота Общества, заказами новыхъ пароходовъ, замѣною старыхъ судовъ—новыми и постройкою въ Одессѣ собственнаго Адмиралтейства стоимостою въ 1 милл. 500 тыс. руб. съ эллингомъ и плавучимъ докомъ. Финансовые результаты дѣятельности въ этотъ періодъ могутъ считаться удовлетворительными.

Россійское транспортное и страховое Общество.

Общество это, первоначально называвшееся „Россійскимъ морскимъ и рѣчнымъ страховымъ Обществомъ", возникло еще въ 1844 году: въ 26 день августа Императоромъ Николаемъ Павловичемъ былъ утвержденъ его уставъ.

Мысль о необходимости для Общества устроить собственное пароходство на Черномъ морѣ возникла

въ 1882 году, въ результатѣ тѣхъ неудобствъ, которыя испытывало Общество, будучи вынуждено, при производствѣ своихъ транспортныхъ операцій, передавать перевозку своихъ грузовъ по Черному морю монопольному Русскому Обществу Пароходства и Торговли. Но приступить къ осуществленію такого намѣренія оказалось возможнымъ лишь въ 1885 году, послѣ созваннаго Правленіемъ въ концѣ 1884 года въ С.-Петербургѣ съѣзда агентовъ Общества, на каковомъ съѣздѣ вопросъ о пароходствѣ былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ.

Спачала было заказано въ Англіи только четыре товаро-пассажирскихъ парохода, по 1.000 тоннъ каждый.

Освященіе и поднятіе русскаго флага на первомъ изъ этихъ пароходовъ послѣдовало въ Англіи 17 октября 1887 года.

1 декабря 1887 года этотъ пароходъ („Петръ"), прибылъ въ Одессу и 15 декабря отправился съ пассажирами и грузомъ первымъ рейсомъ по Крымско-Кавказской линіи, съ заходомъ въ Севастополь, Ялту, Ѳеодосію, Керчь, Анапу, Новороссійскъ, Туапсе, Сочи, Гудауты, Новый-Афонъ, Сухумъ, Очемчири, Поти и Батумъ. Вскорѣ прибыли и вступили въ линію остальные 3 парохода.

Открывъ свои пароходныя операціи, Общество сперва могло перевозить по Черному морю лишь случайные междупортовые грузы, такъ какъ пароходство его не было еще включено въ прямыя заморскія желѣзнодорожныя сообщенія, почему всѣ тѣ грузы, которые набирали сухопутныя конторы Общества, перевозились по Черному морю въ прямомъ сообщеніи, по прежнему, чрезъ посредство Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Только въ 1889 году, послѣ длиннаго ряда хлопотъ, Россійское Общество было тоже включено въ число участниковъ прямого сообщенія, и съ этого времени начинается нормальная работа пароходства Общества.

Старѣйшее транспортное учрежденіе въ Россіи, Россійское транспортное и страховое Общество всегда чутко прислушивалось къ требованіямъ промышленности и торговли и, въ мѣрѣ возможности, спѣшило удовлетворить ихъ. Создавъ свое пароходство, Общество осталось вѣрнымъ основной своей задачѣ и потому, открывая товаро-пассажирскіе рейсы, оно, прежде всего, озаботилось установленіемъ низкихъ тарифовъ, благодаря которымъ клiенты его получили возможность отправлять свои грузы по удешевленнымъ ставкамъ и совершать свои морскіе переѣзды по пониженнымъ цѣнамъ, притомъ безъ обязательнаго продовольствія.

По прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ Общество признало цѣлесообразнымъ установить заходъ пароходовъ въ мелкіе порты Кавказскаго побережья и включило въ росписаніе рейсовъ заходъ въ Евпаторію, Судакъ, Адлеръ и Новыя Гагры, дабы, такимъ образомъ, предоставить возможность удобнаго передвиженія для пассажировъ, слѣдующихъ въ эти пункты, а вмѣстѣ съ тѣмъ и содѣйствовать развитію торговыхъ сношеній съ Кавказомъ.

Слѣдуя далѣе по намѣченному пути, Общество установило пароходную линію Одесса-Николаевъ; безвозмездно приняло на себя перевозку легкой почты; установило пониженный тарифъ на перевозку воинскихъ чиновъ и военныхъ грузовъ,—короче говоря, приняло на себя всѣ тѣ функціи, которыя исполняетъ Русское Общество Пароходства и Торговли.

По мѣрѣ упроченія и развитія своего пароходнаго дѣла, Общество увеличивало свой флотъ и его тоннажъ; улучшало пассажирскія помѣщенія и увеличивало скорость движенія пароходовъ, установивъ срочные товаро-пассажирскіе рейсы.

Въ исторіи пароходства Общества былъ только одинъ тяжелый годъ, а именно 1905-й, когда при народныхъ безпорядкахъ (Потемкинскіе дни) въ Одесскомъ портѣ были сожжены склады Общества на Новомъ молѣ и два парохода его „Петръ" и „Платонъ". Тогда Общество понесло громадный убытокъ и перенесло этотъ ударъ безъ всякой помощи, такъ какъ ходатайства его о поддержкѣ въ какой бы то ни было формѣ не были удовлетворены.

Въ настоящее время флотъ Общества состоитъ изъ 9 морскихъ пароходовъ, съ водоизмѣщеніемъ въ 12.500 тонъ. Изъ нихъ 4 новѣйшихъ пассажирскихъ парохода „Черноморъ", „Святогоръ", „Русланъ" и „Витязь", построены въ Бельгіи. Они отличаются всѣми удобствами и скоростью хода, а также комфортабельностью пассажирскихъ помѣщеній и удобны для переѣзда не только пассажировъ II класса, но, главное, и для пассажировъ III класса. Всѣ пароходы освѣщаются электричествомъ и имѣютъ первоклассные буфеты, хотя продовольствіе и не обязательно для пассажировъ. Кромѣ того, Общество имѣетъ морской буксиръ—пароходъ „Силачъ", работающій въ Керчи, съ двумя морскими баржами: „Чайка" и „Надежда".

Постепенный ростъ флота Россійскаго Общества соотвѣтствовалъ и постепенному развитію его дѣятельности. При началѣ своей дѣятельности въ 1888 году этотъ флотъ перевозилъ лишь около 4 милліоновъ пудовъ груза и около 23000 человѣкъ пассажировъ; въ настоящее же время перевозка достигаетъ до 15 милліоновъ пудовъ груза и до 235.000 человѣкъ пассажировъ въ теченіе года.

Двадцатипятилѣтняя дѣятельность пароходства Россійскаго Общества на пользу и процвѣтаніе отечественной торговли и промышленности и на развитіе русскаго торговаго мореплаванія не пропала даромъ. Дѣятельность его имѣетъ, несомнѣнно, государственное значеніе, какъ способствующая заселенію и культурѣ русскаго черноморскаго побережья. Заслуги

Общества увеличиваются еще тѣмъ, что оно существуетъ на собственныя средства безъ всякой правительственной субсидіи и поддержки.

Русское Дунайское Пароходство.

Естественнымъ слѣдствіемъ Русско-Турецкой войны 1877—78 г.г., явилось стремленіе нѣкоторыхъ патріотически настроенныхъ лицъ содѣйствовать не только поддержанію дружественныхъ отношеній между Россіей и придунайскими славянскими народностями, но и развитію товарообмѣна между Россіей и этими государствами. Яркимъ выразителемъ этой идеи явился кн. Юрій Гагаринъ, который и рѣшилъ учредить пароходство между русскими портами Чернаго моря, нижняго Дуная и иностранными дунайскими портами. Такое пароходство было учреждено кн. Гагаринымъ въ 1881 г., когда однимъ пароходомъ онъ сталъ совершать рейсы между Одессою, Измаиломъ, Килiей и Рени. Въ 1883 г. былъ образованъ „Торговый Домъ князь Юрій Гагаринъ и К-о", который продолжилъ рейсы по Дунаю до Систова. Въ это время Россійское Правительство назначило ему субсидію въ размѣрѣ 58.270 р. въ годъ, въ видѣ помильной платы за рейсы. Въ 1886 году предпріятіе это преобразовано въ Акц. О-во Черноморско-Дунайскаго Пароходства, просуществовавшее до 1 сентября 1903 г. Дѣла этого О-ва все время были въ крайне печальномъ положеніи. Съ одной стороны, стѣсненное въ средствахъ, оно не могло надлежащимъ образомъ оборудовать открытыя имъ линіи пароходныхъ сообщеній, и въ то же время, силою вещей, должно было вступить на путь ожесточенной конкуренціи съ давно существовавшими, и щедро субсидировавшимися своими правительствами, пароходными предпріятіями на Дунаѣ: австрійскимъ, венгерскимъ и румынскимъ. Конкуренція эта выражавшаяся, главнымъ образомъ, въ постоянномъ и непрерывномъ пониженіи фрахтовъ, дѣлала предпріятіе О-ва все болѣе и болѣе убыточнымъ. Озабоченное улучшеніемъ своего положенія, О-во въ 1888 г. увеличило свой основной капиталъ съ первоначальной суммы въ 655.000 руб. до 1.200.000 рублей, а въ 1891 г. вновь выпустило акцій на 1.040.000 рублей. Этотъ послѣдній выпускъ акцій весь былъ пріобрѣтенъ Правительствомъ, въ виду чего тогда же въ составъ Правленія введенъ былъ для надзора за его дѣятельностью представитель Министра Финансовъ.

Положеніе дѣлъ О-ва, однако, не улучшилось и уже въ 1899 г. когда выяснилось, что значительная часть его капитала потеряна, была предпринята девальвація его акцій съ 250 на 150 р., съ одновременнымъ выпускомъ новыхъ акцій на 342.000 р., которыя тоже цѣликомъ были взяты казною.

Этимъ, однако, пожертвованія Правительства, направленныя къ поддержанію О-ва не ограничились, такъ какъ, во первыхъ ему были даны Правительствомъ долгосрочныя ссуды въ общей суммѣ на 100.000 р., и, во вторыхъ, О-ву было отпущено Правительствомъ въ 1898 г. единовременное пособіе въ размѣрѣ 340.000 р. на пріобрѣтеніе парохода для вновь открытой Батумъ-Галацкой линіи.

Въ то же время помильная плата, первоначально составлявшая всего 58.270 р. въ годъ, постепенно увеличивалась, въ связи съ расширеніемъ дѣятельности предпріятія, и къ 1898 г. достигла 313.180 р. въ годъ.

Несмотря, однако, на всѣ усилія Правительства, направленныя къ поддержанію этого дѣла, предпріятіе продолжало падать и въ 1902 г. Правительство пришло къ заключенію въ нецѣлесообразности дальнѣйшихъ затратъ на него, въ виду очевиднаго и неустранимаго дефекта въ его организаціи, заключавшагося больше въ томъ, что предпріятіе это, нося характеръ предпріятія частнаго, оперировало въ послѣдніе годы, главнымъ образомъ, на средства казны. Признавая, однако, необходимымъ сохранить прочную связь съ народностями Балканскаго полуострова, Правительство рѣшило принять въ вѣдѣніе казны предпріятіе О-ва путемъ покупки всего его имущества. Соотвѣтствующее Высочайшее повелѣніе послѣдовало 10 іюня 1903 г., и тогда же было Высочайше утверждено положеніе о Русскомъ Дунайскомъ Пароходствѣ.

Въ теченіе лѣта 1903 г. въ вѣдѣніе казны было принято имущество ликвидировавшаго свои дѣла О-ва Черноморско-Дунайскаго Пароходства, а съ 1 сентября 1903 г. открыло свои дѣйствія уже вновь учрежденное Русское Дунайское Пароходство.

Приступивъ къ дѣятельности Русско-Дунайское Пароходство обратило свое вниманіе, прежде всего, на надлежащее оборудованіе Пароходства необходимымъ судовымъ составомъ, удовлетворяющимъ своему назначенію, и на организацію хлѣбныхъ перевозокъ по р. Пруту.

Для этой цѣли П-во озаботилось продажею прежнихъ малосильныхъ, изношенныхъ и совершенно неудовлетворяющихъ своему назначенію пароходовъ и постепенно замѣнило ихъ новыми. Организуя перевозку по р. Пруту зерновыхъ грузовъ изъ babприпрутской Бессарабіи, Пароходство открыло, въ собственныхъ вновь построенныхъ каменныхъ зданіяхъ на Прутѣ: въ Кагулѣ, Леовѣ и Фальчи, агентства и построило тамъ зернохранилища и пакгаузы для склада зерна и товаровъ, а для перевозки предъявляемаго зерна поставило 38 мелкосидящихъ баржъ. Баржи эти буксируются вверхъ отчасти пароходами, отчасти волами.

Чтобы имѣть возможность доставить хлѣбъ по назначенію, а также, чтобы облегчить доставку изъ портовъ Дуная въ Одессу и обратно другихъ грузовъ.

Пароходство пріобрѣло 4 морскихъ баржи вмѣстимостью каждая 900 тоннъ, а для буксировки ихъ поставило на эту линію купленный П-вомъ сильный морской буксиръ „Вилково".

Въ 1913 г. Русско-Дунайское Пароходство совершаетъ въ теченіе навигаціи: 1) четыре раза въ недѣлю почтово-пассажирскіе рейсы изъ Одессы въ Рени и обратно; 2) не менѣе двухъ разъ въ недѣлю буксирно-грузовые рейсы изъ Одессы въ Рени и обратно; 3) ежедневно рейсы между Рени и Измаиломъ; 4) два раза въ недѣлю буксирно-грузовые рейсы изъ Рени до Кладова и обратно; 5) грузовыя перевозки по рѣкѣ Пруту; 6) еженедѣльное товаро-пассажирское сообщеніе изъ Одессы въ Систово; 7) два рейса въ недѣлю между Одессой и Николаевымъ. Сверхъ сего, Пароходству представляется совершать товаро-пассажирскіе рейсы изъ Батума въ Галацъ, а также и другіе рейсы, какіе оно признаетъ полезными.

Съ окончаніемъ балканской войны въ русско-балканскихъ отношеніяхъ наступаетъ новая эра дѣятельности и для русской торговли открываются широкіе горизонты, особенно въ Болгаріи и Сербіи; надо поэтому надѣяться, что въ ближайшемъ времени Русско-Дунайское Пароходство еще болѣе разовьетъ свои операціи.

Пароходство П. П. Региръ.

Учрежденіе Пароходства Петра Петровича Регира и его развитіе тѣсно связаны съ промышленною дѣятельностью нашего Донецкаго бассейна. Установленіе таможенныхъ пошлинъ на иностранный каменный уголь и открытіе Маріупольскаго порта дало ему возможность увеличивать свой флотъ.

Когда былъ законченъ устройствомъ Маріупольскій портъ, Н. С. Авдаковъ, теперешній Членъ Государственнаго Совѣта и Председатель Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, широко пропагандировалъ идею нарожденія русскаго каботажнаго флота. П. П. Региръ былъ однимъ изъ піонеровъ этого дѣла и въ 1889 году пріобрѣлъ пароходъ „Прогрессъ", поднимающій около 100.000 пудовъ, для перевозокъ угля изъ Маріуполя въ порты Чернаго моря.

По мѣрѣ развитія оборотовъ Маріупольскаго порта и проникновенія русскаго угля по всѣмъ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, взамѣнъ англійскаго, Пароходство Регира увеличивало свой тоннажъ и имъ были постепенно пріобрѣтены пароходы: „Петръ Региръ", „Марія Региръ", „Инженеръ Авдаковъ", „Малороссія", плавающіе и понынѣ и занятые теперь уже перевозками не только угля, но и другихъ каботажныхъ грузовъ, а также и русскаго зерна въ Средиземное море.

Когда поднятъ былъ вопросъ о замѣнѣ въ Балтійскихъ портахъ англійскаго угля русскимъ, то Пароходство Регира также первое энергично взялось за дѣло морскихъ перевозокъ донецкаго угля въ Балтику, вокругъ Европы, и съ этой цѣлью пріобрѣло океанскіе пароходы отъ 300.000 до 450.000 пудовъ грузоподъема. Въ настоящее время ежегодно до 6.000.000 пудовъ русскаго угля перевозится изъ Маріуполя въ Петербургъ, Кронштадтъ, Ревель, Ригу, Либаву на пароходахъ П. П. Регира: „Россія", „Бессарабія", „Великороссія", „Бѣлороссія" и „Новороссія"; на обратномъ пути эти пароходы перевозятъ русскій лѣсъ и зерно изъ Балтики заграницу.

Въ настоящее время Пароходство П. П. Регира обладаетъ тоннажемъ въ 2.200.000 пуд. грузоподъема и является въ этомъ отношеніи пятымъ русскимъ пароходствомъ.

Въ 1912 году, для дальнѣйшаго расширенія дѣятельности своего Пароходства, П. П. Региромъ учреждена акціонерная компанія подъ названіемъ „Русское Общество Коммерческаго Пароходства", которая уже обладаетъ четырьмя пароходами. Директоромъ-Распорядителемъ этого Пароходства состоитъ сынъ П. П. Регира—П. П. Региръ младшій. Главная Контора этого Пароходства находится въ Одессѣ, а Правленіе въ С.-Петербургѣ. Предсѣдателемъ Правленія состоитъ П. П. Региръ.

Такимъ образомъ, за 23 года своего существованія П. П. Региръ, безъ какой-либо поддержки въ видѣ субсидіи или т. п., сумѣлъ создать самое крупное на нашихъ внѣшнихъ моряхъ частное пароходное предпріятіе, что является крайне отраднымъ явленіемъ въ дѣлѣ довольно медленнаго развитія нашего отечественнаго флага.

Русское Общество вывозной торговли.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 8-го Марта 1896 г., а открытіе дѣйствій послѣдовало 1-го іюля 1896 г.

Общество имѣетъ цѣлью развитіе вывоза за границу продуктовъ русскаго сельскаго хозяйства и промышленности, а также покупку и продажу товаровъ, какъ за свой счетъ, такъ и по коммиссіоннымъ порученіямъ съ выдачею ссудъ подъ товары, принятые на коммиссію. Для экспорта товаровъ Общество владѣетъ собственнымъ обширнымъ морскимъ и рѣчнымъ флотомъ, состоящимъ изъ слѣдующихъ судовъ: парохода „Экспортъ" (постр. 1902 г. 1818 рег. т., грузоподъем. 267 т. пуд.), паровыхъ шхунъ „Амалія" и „Яковъ" (постр. 82—83 г.г. 262 рег. т. грузоподъем. 33 т. пуд. каждый), буксирныхъ пароходовъ „Павелъ Коцебу" (41 рег. т.) и „Елизавета Зворопо" (58 рег. т.), двухъ буксирныхъ катеровъ и 8 буксирныхъ баржъ.

Главнымъ предметомъ вывоза является хлѣбъ, который покупается на линіяхъ ж. д. черезъ коммис-

сіонеровъ; въ г. Новороссійскѣ имѣется контора. Всѣ операціи централизованы въ Правленіи, находящемся въ Ростовѣ на Дону. Составъ Правленія: ком. сов. Б. А. Каменка, (предсѣдатель) А. Я. Фельдманъ и Г. И. Скараманга.

Товарищество Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства.

Уставъ утвержденъ 6-го мая 1875 г. Дѣйствія открыты 1-го іюля 1875 г. Учредителями Товарищества состояли: надвор. сов. Ф. В. Чижовъ, кап. 2 ранга гр. К. Ф. Литке, коммерціи сов. Т. С. Морозовъ, инж. ген.-лейтенантъ бар. А. И. Дельвигъ и пот. поч. гражд. В. И. Смолинъ.

Товарищество по договору съ Правительствомъ установило срочное пароходное сообщеніе между Архангельскомъ и существовавшими уже тогда немногочисленными становищами на Мурманскомъ берегу и норвежскими портами, а также между Архангельскомъ и наиболѣе населенными и торговыми пунктами береговъ Бѣлаго моря, при чемъ эксплоатація этого сообщенія, согласно договору, была отдана ему на 10 лѣтъ.

Основной капиталъ Т-ва былъ опредѣленъ тогда въ 400.000 руб., причемъ Т-во обязалось завести всего лишь три товаро-пассажирскихъ парохода, изъ которыхъ одинъ для рейсовъ на Мурманѣ (всего 11 рейсовъ въ навигацію), другой для рейсовъ по Кандалакшскому заливу въ Бѣломъ морѣ (10 рейсовъ) и третій—для рейсовъ по Онежскому заливу того же моря (10 рейсовъ). Съ своей стороны Правительство, въ виду исключительности положенія Сѣвернаго края Имперіи, обязалось выдавать Товариществу порейсовую плату, въ размѣрѣ не свыше 50.000 руб. въ годъ, и кромѣ того оставило за собой 100 паевъ Т-ва на номинальную сумму 50.000 руб.

По истеченіи первыхъ 10 лѣтъ содержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ было вновь предоставлено Т-ву, срокомъ на 10 лѣтъ, причемъ ему было вмѣнено въ обязанность имѣть четвертый запасный пароходъ и сумма порейсовой платы была увеличена до 55.000 руб. въ годъ. Съ этихъ поръ Товарищество начало совершать два рейса въ навигацію изъ Архангельска на Новую землю.

Наконецъ въ 1896 г. заключенъ съ Правительствомъ новый, нынѣ дѣйствующій договоръ, срокомъ на 20 лѣтъ; въ то же время основной капиталъ, посредствомъ увеличенія числа паевъ и повышенія ихъ стоимости, былъ доведенъ до 1.321.800 р., изъ коихъ 900.000 руб. было внесено казною; вмѣстѣ съ тѣмъ Правительство приняло на себя уплату въ теченіе указанныхъ 20 лѣтъ номинальной платы за содержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній въ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ, въ суммѣ 270.760 руб. въ годъ. Съ тѣхъ поръ, и по настоящее время, Товарищество продолжаетъ неустанно развивать свою дѣятельность. Въ 1896 г. оно устроило третью еженедѣльную срочную линію въ Бѣломъ морѣ—Кемскую, благодаря чему ускорено и улучшено сообщеніе сѣвернаго берега Бѣлаго моря, какъ съ Архангельскомъ, такъ и съ Онегой и Кемью, а также организовало срочное пароходное сообщеніе на р. Печору и установило срочные рейсы изъ Архангельска на Мезень.

Срочные рейсы на Печору совершаются въ теченіе кратковременнаго навигаціоннаго періода (съ 1-го іюля по сентябрь) шесть разъ, причемъ пароходы Т-ва посѣщаютъ также остр. Колгуевъ и Югорскій Шаръ, проливъ, отдѣляющій остр. Вайгачъ отъ материка.

Независимо сего, въ видахъ содѣйствія развитію рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ на Мурманѣ, Т-во совершаетъ съ 1904 г. съ октября по февраль пять рейсовъ по Ледовитому океану вдоль Мурмана, посѣщая всѣ становища отъ г. Вардэ (въ Норвегіи) до Іоканги.

Помимо срочныхъ рейсовъ, Т-во отправляетъ ежегодно весною несрочнымъ рейсомъ пароходы въ порты поморья, который забираетъ промышленниковъ и развозитъ ихъ по Мурманскимъ становищамъ.

За симъ, по разнымъ направленіямъ, какъ въ Бѣломъ морѣ, такъ и по побережью Ледовитаго океана, вплоть до Карскихъ воротъ, Т-во снаряжаетъ несрочные рейсы, прокладывая новые пути для торговли. Кромѣ того, въ видахъ облегченія условій сбыта продуктовъ рыбныхъ промысловъ Архангельской губ., ежегодно совершаются грузовыми пароходами правильные рейсы осенью и весною между Архангельскомъ и Петербургомъ. Одинъ изъ этихъ пароходовъ („Кильдинъ"), допускающій по своимъ размѣрамъ возможность безубыточной эксплоатаціи въ заграничномъ плаваніи, въ теченіе навигаціи занятъ перевозкою лѣса съ лѣсопильныхъ заводовъ въ Архангельскѣ Мезени и на Печерѣ въ Англію и Голландію.

Въ настоящее время Товарищество владѣетъ 15-ю пароходами около 5.762 регистровыхъ тоннъ.

Финансовые результаты дѣятельности предпріятія слѣдующіе: (въ тыс. руб.).

	Приходъ.	Субсидія.	Расходъ.	Чист. приб.	Дивидендъ.
1875 г.	10,8	5,0	33,5	— *)	
1881 „	54,6	57,5	88,1	23,9	—
1891 „	111,3	55,0	116,7	49,6	6%.
1901 „	411,4	270,7	491,1	191,0	6%.
1910 „	437,4	289,7	526,1	201,6	6%.

Значительное расширеніе операцій Товарищества вызвало необходимость цѣлаго ряда береговыхъ сооруженій, къ числу которыхъ относятся слѣдующія: а) въ г. Архангельскѣ выстроено каменное зданіе

*) Убытокъ 17,6 тыс. руб.

ремонтныхъ мастерскихъ, б) близъ Никольскаго устья Сѣв. Двины по р. Лаѣ устроенъ сухой докъ крупныхъ размѣровъ; в) въ Екатерининской гавани на Мурманѣ устроена въ сплошной скалѣ каменная площадка съ пристанью и два жилыхъ дома для зимовки команды пароходовъ.

Идя на встрѣчу неоднократно выраженной потребности промышленниковъ, Т-во завело моторное судно „Авансъ", которое, въ теченіе всей навигаціи, спеціально занято ловлей наживки и развозкой ея по становищамъ Мурмана для продажи промышленникамъ.

Добровольный флотъ.

Русско-Турецкая война 1877—78 г.г., какъ извѣстно, закончилась вмѣшательствомъ Англіи, которая сильной броненосной эскадрой заняла Мраморное море и готова была форсировать Босфоръ и проникнуть въ беззащитное тогда Черное море. Наше безсиліе противупоставить англійской эскадрѣ какія-либо средства обороны и нападенія вызвало взрывъ народнаго патріотизма, выразившійся въ стремленіи создать на народныя пожертвованія *патріотическій народный флотъ*, суда котораго въ мирное время служили бы цѣлямъ торговымъ, а въ военное—предоставлялись бы Правительству для крейсерской службы.

Для сбора пожертвованій былъ учрежденъ въ Москвѣ Главный Комитетъ, въ которомъ Е. И. В. Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ Александръ Александровичъ принялъ почетное предсѣдательствованіе.

11 апрѣля 1878 г. Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ разрѣшить учрежденіе въ С.-Петербургѣ, подъ предсѣдательствомъ Е. И. В. Государя Наслѣдника Цесаревича, *Комитета по устройству Добровольнаго флота*, которому затѣмъ и принадлежитъ дальнѣйшая роль въ организаціи этого флота.

На собранныя пожертвованія пріобрѣтены за границей три парохода, названные: „Россія", „Москва" и „Петербургъ", которые прибыли въ Кронштадтъ и здѣсь, поднявъ военный флагъ, вошли въ составъ военнаго флота.

Тѣмъ временемъ мирный исходъ Берлинскаго конгресса отстранилъ необходимость спѣшныхъ и усиленныхъ военныхъ приготовленій и 1-го августа 1878 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ исключеніи изъ списковъ судовъ военнаго флота крейсеровъ „Россія", „Москва" и „Петербургъ". Суда эти вновь поступили въ завѣдываніе Комитета Добровольнаго флота, который на первое время предназначилъ ихъ для обратной перевозки войскъ съ театра военныхъ дѣйствій. Когда же эта операція была закончена, возникъ вопросъ о томъ, кому должно быть поручено завѣдываніе, какъ судами Добровольнаго флота, такъ и ихъ дѣятельностью, такъ какъ Комитетъ и по своей организаціи и по временному своему характеру вовсе не предназначался къ такой дѣятельности.

По долговременномъ обсужденіи этого вопроса Комитетъ остановился на проектѣ образованія частнаго *„Общества Добровольнаго Флота"*. Согласно этого проекта Общество въ мирное время должно завѣдывать судами, заботиться о постепенномъ увеличеніи числа ихъ, изыскивать занятія и перевозочныя для судовъ операціи и вообще способствовать упроченію и развитію всего дѣла Добровольнаго флота; въ случаѣ войны Общество обязано по первому требованію Правительства предоставить въ его распоряженіе свои суда, коими Правительство пользуется по своему усмотрѣнію. Общество состоитъ изъ членовъ учредителей т. е. лицъ, которые представятъ за своею подписью уставъ на утвержденіе Правительства и дѣйствительныхъ членовъ, поступающихъ въ составъ Общества по избранію общаго собранія.

9-го мая 1879 года на основаніи этого проекта послѣдовало Высочайшее утвержденіе устава Общества Добровольнаго флота и вскорѣ послѣ этого состоялась передача новому Обществу отъ Комитета по устройству Добровольнаго флота всѣхъ дѣлъ. За время существованія Комитета поступило всего пожертвованій 3.835.558 рублей. На эти деньги пріобрѣтены 4 крейсера („Россія", „Москва", „Петербургъ", „Н.-Новгородъ") и данъ задатокъ за 5-й. Наличными деньгами передано свыше 600 т. р.

Первою заботою вновь возникшаго Общества явилось обсужденіе программы дальнѣйшей эксплоатаціи пароходовъ. Въ то время, какъ и теперь, Россія вывозила за границу массу хлѣба, но хлѣбная перевозка являлась для Добровольнаго флота невыгодною въ виду того, что его крейсеры въ общемъ поднимали мало груза и не могли конкурировать съ океанскими транспортами. Изыскивая всевозможныя средства для эксплоатаціи своихъ судовъ, Общество остановилось на установленіи правильныхъ товаро-пассажирскихъ рейсовъ между Одессою и портами Дальняго Востока, для того чтобы во первыхъ доставить нашей восточной окраинѣ возможность пользоваться дешевымъ морскимъ подвозомъ изъ Европейской Россіи, во вторыхъ облегчить произведеніямъ Европейской Россіи доступъ на рынки Китая и, наконецъ, доставить русскимъ торговцамъ возможность получать чай и нѣкоторыя другія произведенія Востока изъ первыхъ рукъ, безъ посредства иностранцевъ. Успѣвшая уже установится къ тому времени хорошая репутація пароходовъ Добровольнаго флота помогла Главному Правленію въ исполненіи его задачи, которую удалось разрѣшить съ полнымъ успѣхомъ.

7-го іюня 1879 года Общество отправило свой первый пароходъ („Н.-Новгородъ") на Дальній Востокъ, при чемъ на немъ было отправлено до 600 человѣкъ ссыльныхъ и до 50 тыс. пуд. разнаго правительственнаго груза.

Вторымъ пароходомъ изъ Одессы на Дальній Востокъ вышелъ „Москва“, взявшій до 60 тысячъ пудовъ товаровъ московскихъ фирмъ. Отходъ парохода состоялся 26 февраля 1880 года. На обратномъ пути пароходъ получилъ чай разныхъ московскихъ фирмъ, который, такимъ образомъ, впервые пошелъ черезъ Одессу.

Въ виду замѣтнаго развитія товарнаго и пассажирскаго движенія на линіи Одесса—Владивостокъ Обществомъ Добровольнаго флота въ 1883—85 г.г. были пріобрѣтены еще три парохода, что дало возможность Добровольному флоту объявить въ 1886 г. уже о восьми рейсахъ изъ Одессы во Владивостокъ, такъ какъ пароходамъ Общества помимо предстоявшей имъ перевозки свыше 5 тыс. новобранцевъ, переселенцевъ и ссыльныхъ, было предложено до 400 тыс. пудовъ вывозныхъ грузовъ.

24 февраля 1886 г. удостоилось Высочайшаго утвержденія „Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ“. Одновременно съ введеніемъ въ дѣйствіе этого положенія послѣдовало фактическое упраздненіе Общества Добровольнаго флота и передача этого флота Правительству. Причины этого преобразованія заключались, главнымъ образомъ, въ коммерческой невыгодности работы судовъ Добровольнаго флота. Построенные и купленные имъ пароходы, преслѣдовавшіе помимо коммерческихъ еще и иныя цѣли, ради которыхъ собственно и возникъ Добровольный флотъ, поднимали мало груза и въ коммерческомъ отношеніи являлись убыточными.

Въ результатѣ Общество Д. Ф. за все время своей дѣятельности (1879—86 г.г.) получило небольшое превышеніе доходовъ надъ расходами но зато не могло ничего отчислить ни на погашеніе имущества, ни на расширеніе предпріятія. Становилось ясно, что поправить дѣло безъ затратъ со стороны Правительства было невозможно.

На основаніи вышеупомянутаго „Временнаго *) положенія о Добровольномъ флотѣ“ управленіе дѣлами флота ввѣрено коллегіальному учрежденію, подъ наименованіемъ *Комитета Добровольнаго флота*, который находится подъ высшимъ наблюденіемъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ; ближайшее же завѣдываніе дѣлами флота ввѣряется инспектору.

Съ изданіемъ этого положенія Добровольный флотъ сталъ дѣйствовать, какъ правительственно-промышленное и транспортное предпріятіе. Въ случаѣ открытія военныхъ дѣйствій, положеніе о Добровольномъ флотѣ временно пріостанавливается, при чемъ суда этого флота поступаютъ въ полное распоряженіе Морского Министерства.

Въ іюнѣ 1886 г. вновь организованный Комитетъ Добровольнаго флота, принялъ отъ бывшаго Общества имущество (7 пароходовъ, а также склады и пристани) дѣла и денежные документы. Комитетъ на первыхъ же порахъ своей дѣятельности озаботился принятіемъ мѣръ для увеличенія доходности Добровольнаго флота. Для увеличенія количества чайныхъ грузовъ, которые въ то время были почти единственными грузами, слѣдовавшими съ Дальняго Востока, Комитетъ вошелъ въ непосредственные переговоры съ московскими чайными фирмами и результаты этихъ переговоровъ не замедлили обнаружиться: въ то время, какъ въ 1886 г. Добровольный флотъ имѣлъ чайныхъ грузовъ лишь 4 тыс. тоннъ, въ 87 г. таковыхъ перевезено 9 тыс. тоннъ, а въ 88 г.—13 тыс. тоннъ и затѣмъ изъ года въ годъ количество чайныхъ грузовъ постепенно и безостановочно росло. Настойчивое проведеніе ряда мѣръ, направленныхъ къ привлеченію для своихъ пароходовъ другихъ привозныхъ товаровъ путемъ сношенія съ торговцами, облегченія грузовыхъ и транзитныхъ операцій и т. п., также привело къ желательнымъ результатамъ, хотя и не столь быстро и не въ такихъ размѣрахъ, какъ это выразилось для чайныхъ грузовъ.

Стремясь возможно шире развить свои операціи, Комитетъ Добровольнаго флота дѣлалъ также попытки дать работу своимъ пароходамъ и внѣ ихъ обычнаго пути—Одесса—Владивостокъ. Но попытки эти въ виду конкуренціи иностранныхъ предпріятій оканчивались большею частью неудачами. Такъ въ 1890 г. установлены осенніе рейсы между Одессой и Петербургомъ, а затѣмъ прямой рейсъ изъ Петербурга до Владивостока. Рейсы Петербургъ—Владивостокъ въ періодъ развитія желѣзнодорожной дѣятельности въ Манчжуріи доставляли нѣкоторую прибыль, но въ общемъ они не являлись выгодными и въ 1898 г. были прекращены.

Рейсы же Одесса—Владивостокъ, подъ вліяніемъ улучшившихся условій мірового рынка съ одной стороны, и принятыхъ Комитетомъ мѣръ къ привлеченію на свои пароходы грузовъ съ другой,—становились все болѣе и болѣе выгодными для Добровольнаго флота. Въ зависимости отъ этого улучшились и финансовые результаты дѣятельности Добровольнаго флота. Такъ въ 1888 году получено прибыли 436 тыс. руб. въ 1889 г. 664 тыс. руб. въ 1890 г.—536 тыс. руб.

Въ 1889 г. впервые явилась возможность отчислить 232 т. р. на погашеніе имущества. Затѣмъ это погашеніе производилось ежегодно.

Въ виду хорошихъ финансовыхъ результатовъ, Комитетъ рѣшилъ приступить къ увеличенію своего флота, такъ какъ наличное количество судовъ, вслѣдствіе сильно развившагося движенія грузовъ, оказывилось недостаточнымъ. Наиболѣе выгодными, въ коммерческомъ отношеніи, для Добровольнаго флота являлись бы пароходы современнаго транспортнаго типа, поднимающіе много груза, но зато не отли-

*) Временнымъ оно названо потому, что введено въ видѣ опыта лишь на 6 лѣтъ т. е. до 1892 года.

чающіеся крѣпостью постройки, допускающею ставить на нихъ тяжелую артиллерію, что существенно важно для судовъ Добровольнаго флота.

По разсмотрѣніи представленыхъ различными заводами чертежей, выборъ остановился на извѣстной фирмѣ Готорнъ, Лесли и К-о, съ которой въ августѣ 1888 года былъ заключенъ контрактъ на постройку быстроходнаго парохода „Орелъ", водоизмѣщеніемъ 8175 тоннъ, при грузоподъемности въ 160 тыс. пуд. Въ слѣдующемъ году той же фирмѣ заказанъ пароходъ „Саратовъ".

Пароходы „Орелъ" и „Саратовъ" послужили прототипомъ для постройки послѣдующихъ быстроходныхъ пароходовъ, такъ называемаго, крейсерскаго типа.

Кромѣ того, Комитетъ включилъ въ свою судостроительную программу постройку новыхъ транспортныхъ пароходовъ съ большею грузоподъемностью и слѣдовательно, болѣе прибыльныхъ въ коммерческомъ отношеніи, что давало бы возможность покрывать недоборъ по работѣ судовъ крейсерскаго типа. Первый пароходъ транспортнаго типа „Ярославль" (3-ій) построенъ въ 1893 г. Въ то же время продолжалась постройка быстроходныхъ пароходовъ, такъ какъ, согласно новаго положенія о Добровольномъ флотѣ, возобновленнаго въ 1892 г. на 10 лѣтъ, на него налагалась Правительствомъ обязанность построить въ теченіе этихъ 10 лѣтъ сверхъ грузовыхъ пароходовъ—4 быстроходныхъ крейсера, поэтому постройка грузовыхъ пароходовъ перемежалась съ постройкою крейсеровъ.

За промежутокъ времени 1893—1901 г. построено 7 транспортовъ и 4 крейсера; въ это время Комитетъ получилъ отъ Правительства безпроцентную ссуду на 6 лѣтъ, въ размѣрѣ 2,7 милл. руб.

Вторая половина 90-хъ годовъ была наиболѣе блестящей въ исторіи Добровольнаго флота. Время это совпало съ оживленіемъ нашего Дальняго—Востока, занятіемъ нами Портъ-Артура и постройкой ж. д. на Дальнемъ-Востокѣ. За это время перевезено на Дальній-Востокъ груза въ 1895 г.—3,4 милл. пуд., въ 1897 г.—3,7 милл. пуд., въ 98 г.—5,3 милл. пуд. Всего же за время 1895—1903 г. перевезено 25 милл. пуд. груза, причемъ половина этого количества падаетъ на желѣзнодорожные матеріалы. Чистая прибыль простиралась ежегодно отъ 1,3 милл. до 2,0 милл. руб., что давало возможность производить значительныя отчисленія не только на погашеніе имущества, но и въ запасный капиталъ.

Въ то же время Добровольному флоту неоднократно приходилось поступать въ распоряженіе Правительства для военныхъ цѣлей. Такъ въ 1898 г. при занятіи Портъ-Артура пароходы Добровольнаго флота перевозили войска изъ Владивостока. Въ 1900 г. Добровольный флотъ принималъ дѣятельное участіе въ перевозкѣ войскъ на Печилійскій театръ военныхъ дѣйствій, какъ изъ Портъ-Артура и Владивостока такъ и изъ Одессы.

Проведеніе Сибирской ж. д. нанесло значительный ударъ Добровольному флоту. Пассажирское движеніе изъ Одессы во Владивостокъ почти совершенно прекратилось, количество грузовъ также значительно уменьшилось. Русско-Японская война вовсе прервала мирную дѣятельность Добровольнаго флота. Большая часть пароходовъ оставалась въ вынужденномъ бездѣйствіи. Крейсера же поступили въ распоряженіе Правительства и принимали участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ. Лишь въ 1906 году явилась возможность возобновить Дальне-Восточную линію, причемъ количество грузовъ уменьшилось почти на половину.

Этотъ кризисъ въ работѣ Восточной линіи заставилъ Добровольный флотъ искать новыхъ путей для приложенія своей энергіи. Такъ, въ 1906 г. была открыта, безъ помощи Правительства, новая линія Либава—Нью-Іоркъ, для перевозки эмигрантовъ, успѣвшая, впрочемъ, просуществовать только два года и закрытая вслѣдствіе разразившагося, въ скоромъ времени, экономическаго кризиса въ сѣверной Америкѣ, остановившаго движеніе туда эмигрантовъ, а также вслѣдствіе убыточности конкуренціи съ иностранными пароходными Обществами.

Болѣе удачнымъ оказалось другое начинаніе Добровольнаго флота, относящееся къ тому же періоду времени. Съ 1907 г. открываются и окончательно устанавливаются новыя линіи на Дальнемъ-Востокѣ: экспрессныя (между Владивостокомъ и портами Японіи и Китая Цуругой, Нагасаки и Шанхаемъ); линія Татарскаго пролива (между Владивостокомъ и Николаевскомъ на Амурѣ), а съ 1908 г. и Сѣверныя линіи (между Владивостокомъ и портами Охотскаго и Берингова морей).

Экспрессныя линіи имѣютъ своей задачей—съ одной стороны обслуживать мѣстное пассажирское движеніе, съ другой—дать выходъ для желѣзнодорожнаго сообщенія черезъ Сибирь къ портамъ Японіи и Китая. Линія Татарскаго пролива, между Владивостокомъ и Николаевскомъ на А. служитъ какъ бы продолженіемъ Восточной линіи (Одесса-Владивостокъ). Наибольшее количество грузовъ по линіи Татарскаго пролива слѣдуетъ въ направленіи на Николаевскъ, откуда часть этихъ грузовъ переправляется внутрь страны по рѣчнымъ путямъ въ обходъ болѣе дорогого желѣзнодорожнаго пути. Всего за четыре года (1908—1912 г.) перевезено пассажировъ 22.907 человѣка и грузовъ 1.672. т. пуд. Сѣверныя линіи—по Охотскому и Берингову морямъ преслѣдуютъ, главнымъ образомъ, нужды рыбной промышленности. За четыре года (1908—1912 г.) перевезено 9.232 пассажира и 1.379 т. пуд. груза. Въ связи съ Сѣверными линіями спеціальнаго упоминанія заслуживаютъ рейсы въ Нижне-Колымскъ, удачно выполненные въ 1911 и 12 гг.

Съ того же 1907 г. Добровольный флотъ началъ принимать дѣятельное участіе и въ перевозкѣ русскихъ паломниковъ—мусульманъ, ежегодно отправляющихся на поклоненіе въ Мекку. Число перевезенныхъ паломниковъ въ 1910 г. достигло внушительной цифры свыше 12.000 человѣкъ.

Оживилось также за послѣдніе годы и обще-пассажирское движеніе, что дало основаніе Добровольному



П. Г. Меркъ.
Учредитель Сѣвернаго Пароходнаго Общества.

флоту снова обратить вниманіе на эту временно заброшенную отрасль дѣятельности и возобновить регулярную перевозку пассажировъ между Одессой и Владивостокомъ, уменьшивъ для этого съ половины 1912 г. пассажирскій тарифъ. Значительно увеличилось на этой линіи также и количество грузовъ. Въ настоящее время Добровольный флотъ совершаетъ по этой линіи 18 обязательныхъ рейсовъ. Хотя это количество значительно меньше количества рейсовъ, совершавшихся въ періодъ оживленія нашего Дальняго-Востока (въ 1899 г. совершенно 24 рейса), но количество перевозимыхъ грузовъ приближается къ прежнимъ размѣрамъ.

Въ настоящее время Добровольный флотъ представляетъ собою одно изъ солиднѣйшихъ пароходныхъ предпріятій и располагаетъ 32 пароходами, грузоподъемностью 6,3 милл. пуд., изъ которыхъ половину составляютъ суда постройки послѣднихъ четырехъ лѣтъ.

Въ связи съ измѣненіемъ условій транспорта изъ Европейской Россіи на Дальній Востокъ, наступившимъ послѣ проведенія Великаго Сибирскаго Пути, и въ виду выяснившейся послѣ Русско-Японской войны перемѣны взгляда на роль Добровольчаго флота, какъ военно-подсобнаго предпріятія, за послѣднее время подвергся существеннымъ измѣненіямъ порядокъ управленія Добровольнымъ флотомъ. Съ Высочайшаго соизволенія въ февралѣ 1909 г. послѣдовала передача Добровольнаго флота изъ вѣдѣнія Морского Министра въ вѣдѣніе Министра Торговли и Промышленности. Вызванная этимъ необходимость внесенія измѣненій въ дѣйствовавшее до того времени Положеніе о Добровольномъ флотѣ привело къ выработкѣ новаго Положенія, которое, пройдя всѣ законодательныя инстанціи, получило Высочайшую санкцію 5-го іюля 1912 года. Согласно Положенія 1912 года управленіе Добровольнымъ флотомъ возложено на Совѣтъ, Правленіе и директора-распорядителя, при чемъ въ составъ Совѣта введены представители важнѣйшихъ торгово-промышленныхъ организацій, какъ-то: Совѣта съѣздовъ представ. торг. и промышл., Совѣта съѣздовъ представит. бирж. торг. и сельск. хозяйства, нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ и проч.

Предсѣдателемъ Правленія Добров. Флота состоитъ Ген.-Лейт. Отто Львовичъ Радловъ.

Сѣверное Пароходное Общество.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 25 Февраля 1900 года. Учреждено, согласно § 1-го устава, для устройства и содержанія пароходныхъ сообщеній между русскими и иностранными портами съ пѣлью перевозки пассажировъ и грузовъ.

Учредителями Общества состояли: т. с. Владиміръ Петровичъ Рейтцъ, пот. поч. граждане: Петръ Петровичъ Бергъ и Робертъ Ивановичъ Паллизенъ и С.-Петербургскій 1-ой гильдіи купецъ Павелъ Григорьевичъ Меркъ. Послѣдній, т. е. Павелъ Григорьевичъ Меркъ, по справедливости можетъ считаться иниціаторомъ возникновенія Сѣвернаго Общества; онъ же по образованіи Общества занялъ постъ предсѣдателя Правленія и вмѣстѣ съ тѣмъ директора-распорядителя.

Для начала дѣла заказаны заграницей пароходы: „Бар. Дризенъ", „Германъ Лерхе" „Кн. Горчаковъ" и пріобрѣтенъ пароходъ „Эдуардъ Бари". Къ 1-му сентября 1904 г. Общество располагало 4-мя пароходами, вмѣстимостью 10119 тоннъ.

Послѣ Русско-Японской войны начинается очень быстрый ростъ флота Сѣвернаго Общества. Согласно даннымъ Министерства Торговли и Промышленности флотъ Общества на 1 сент. 1905 г. состоялъ изъ 9 пароходовъ, вмѣстимостью 17.247 р. т., а на 1 Января 1912 г. состоялъ изъ 19 пароходовъ, вмѣстимостью 30624 рег. тоннъ и грузоподъемностью 3.606.000 пудовъ. Наиболѣе значительные пароходы Общества: „Баронъ Дризенъ" 3601 рег. тоннъ, грузоподъемностью 410 тыс. пуд., „Алтай" 2387 рег. тоннъ,

„Петръ Бергъ“ 2172 рег. тоннъ, грузоподъемностью 273 тыс. пуд. и др.

Сѣверное Пароходное Общество — пароходство грузовое и хотя имѣетъ, согласно устава, право перевозить пассажировъ, но таковымъ правомъ не пользуется. Пароходы Общества совершаютъ срочныя отправленія по Черноморско-Балтійской и Дальне-Восточной линіямъ. Согласно расписанія на 1913 г. предположено сдѣлать 11 рейсовъ изъ Черноморскихъ портовъ въ порты Балтійскіе; 15 рейсовъ изъ Балтійскихъ портовъ въ Одессу и остальные порты Чернаго и Азовскаго морей, какъ равно и Дальняго Востока; по Дальне-Восточной линіи—между портами Чернаго моря и Владивостокомъ, а также Николаевскомъ на Амурѣ будетъ совершено не менѣе 24 рейсовъ съ отходомъ изъ Чернаго моря черезъ каждыя 2-3 недѣли; 5 рейсовъ на линіи Ханькоу—Николаевскъ и наконецъ 11 рейсовъ на линіи Калькутта—Владивостокъ.

Быстрымъ развитіемъ своихъ операцій и своимъ прочнымъ положеніемъ Общество въ значительной степени обязано трудамъ и неустанной энергіи своего иниціатора и перваго директора-распорядителя Павла Григорьевича Меркъ, состоявшаго въ этой должности вплоть до своей кончины, послѣдовавшей въ 1907 г. Послѣ него директоромъ-распорядителемъ и вмѣстѣ съ тѣмъ предсѣдателемъ Правленія избранъ Карлъ Эдуардовичъ Регель, состоящій членомъ Правленія съ момента образованія Общества.

Русское Восточно-Азіатское Пароходство.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 15-го Мая 1899 года. Открытіе дѣйствій послѣдовало 11 Сентября 1899 года. Учреждено для перевозки грузовъ и пассажировъ между русскими и иностранными портами, преимущественно на Дальній Востокъ и обратно.

Учредителями Общества состояли: датскій подданный, торгующій по 1-му разряду, Нильсъ Петръ Борнгольдтъ и пот. поч. гражданинъ Федоръ Николаевичъ Гефдингъ.

Флотъ Общества на 1 Января 1903 г. состоялъ изъ 4-хъ пароходовъ: „Китай“ 2.993 рег. тоннъ, „Корея“ 3.944 рег. тоннъ, „Малайя“ 3.153 рег. т., „Манчжурія“ 3.923 рег. т. Послѣ войны Общество значительно увеличило свой флотъ и перенесло центръ своей дѣятельности въ Атлантическій океанъ, установивъ линію С.-Петербургъ—Нью-Іоркъ (Соедин. Штаты) — Галифаксъ (Канада), первоначально совмѣстно съ Гамбургско-Американской Компаніей, а затѣмъ совершенно самостоятельно; въ 1911 г. установлена линія вдоль Балтійскаго побережья (С.-Петербургъ—Рига—Либава).

На 1-е Января 1912 г. Общество располагало 14-ью пароходами вмѣстимостью 31.274 р. т.: Азія, Алеутъ, Бирма, Куронія, Курскъ, Либава, Литуанія, Монголія, Нева, Россія, Рубонія, С.-Петербургъ, Эстонія, Якутъ.



Людвигъ Эммануиловичъ Нобель.

Въ 1912 г. построенъ еще океанскій пароходъ „Царь“ и 2 каботажныхъ парохода и проданы „Монголія“, (пріобрѣтенная у О-ва Китайской Восточной дороги—единственный пароходъ, уцѣлѣвшій у этого Общества послѣ войны) Алеутъ и Якутъ. Въ 1912 году пароходы О-ва „Россія“ „Курскъ“, „Царь“ и „Бирма“ содержали сообщеніе Либава-Нью-Іоркъ (срочная Русско-Американская линія), „Эстонія“, „Литуанія“ плавали на линіи Копенгагенъ—Дальній - Востокъ, „Рубонія“ — Швеція — Южная Африка, „Куронія“ между Индійскими и Китайскими портами; „Азія“—изъ Владивостока въ Европу, а затѣмъ отправилась изъ Англіи въ Яву; остальные совершали каботажное плаваніе—С.-Петербургъ—Рига—Либава (срочная пассажирско-грузовая Балтійская линія).

Наибольшее значеніе имѣетъ Русско-Американская линія. На нее поставлены лучшіе и наиболѣе быстроходные пароходы О-ва. Линія эта представляетъ собою единственное безпересадочное сообщеніе между Россіей и Америкой. Особенное значеніе она имѣетъ для перевозки эмигрантовъ, которымъ на пароходахъ О-ва предоставлены всевозможныя удоб-

ства, а въ Либавѣ устроены О-вомъ особые дома, спеціально приспособленные для проживанія эмигрантовъ, ожидающихъ отхода пароходовъ.

Товарищество нефтяного производства Бр. Нобель.

Въ исторіи развитія Каспійскаго и Волжскаго судоходства фирма „Бр. Нобель", безспорно, сыграла выдающуюся роль.

Основателю этой фирмы Людвигу Эммануиловичу Нобель принадлежитъ инициатива введенія перевозки нефтяныхъ продуктовъ наливомъ т. е. непосредственно въ корпуса предназначенныхъ для перевозки ихъ судовъ. До конца 70-хъ годовъ нефть и ея продукты вывозились изъ Баку въ бочкахъ, что непомѣрно удорожало перевозку и дѣлало почти невозможнымъ пользованіе этимъ продуктомъ въ центральной Россіи. Л. Э. Нобель въ 1879 году сдѣлалъ попытку перевозки нефти наливомъ. Попытка эта увѣнчалась полнымъ успѣхомъ. Стоимость перевозки, а стало быть стоимость нефтяныхъ продуктовъ на рынкахъ сбыта значительно уменьшилась. Это способствовало увеличенію добычи нефти въ Баку, что въ свою очередь доставило милліоны пудовъ груза для Каспійскаго и Волжскаго флота. Оживленіе всецѣло судоходства на Волгѣ и Каспіи въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ обязано бакинской нефти. Недаромъ „волгари" называютъ Людвига Эммануиловича Нобель создателемъ волжскаго буксирнаго флота. Фирмѣ „Бр. Нобель" принадлежитъ также починъ введенія на Волгѣ теплоходовъ. Еще въ 1903 г. по чертежамъ фирмы построены Коломенскимъ заводомъ два теплохода: „Сарматъ" и „Вандалъ". Болѣе значительная постройка теплоходовъ стала производиться съ 1909 г., къ каковому времени конструкція теплоходовъ и двигающихъ ихъ механизмовъ были значительно усовершенствованы.

Въ настоящее время флотъ Товарищества представляетъ собой очень крупную величину. Первенствующая роль въ составѣ этого флота принадлежитъ теплоходамъ. На Каспіи Т-во имѣетъ 5 теплоходовъ (крупнѣйшій „К. В. Хагелинъ" 2382 рег. тоннъ, грузоподъемностью 275 тыс. пудовъ), кромѣ того одинъ теплоходъ ходитъ въ Персіи въ Энзели; на Волгѣ 5, на системахъ 3 (перевозятъ нефтянные продукты между Рыбинскомъ и Петербургомъ), на Вислѣ 4, въ бассейнѣ р. Оби—1 и въ Севастополѣ 1 теплоходъ. Пароходовъ всего 19 (на Каспіи 7, на Астраханскомъ рейдѣ 5, на Волгѣ 5, на Сибирскихъ рѣкахъ—1, Дону—1.) Количество же баржей (желѣзныхъ и деревянныхъ), станціонеровъ и пр. свыше 200 №№.

Пароходное Общество „Кавказъ и Меркурій".

(По Каспійскому пароходству).

Общество „Кавказъ и Меркурій" образовалось изъ слiянія двухъ обществъ Волжскаго „Меркурій" и Каспійскаго „Кавказъ". О-во „Меркурій" возникло въ 1850 г. и занималось перевозкою грузовъ по р. р. Волгѣ и Камѣ въ баржахъ за буксирными пароходами. Въ 1853 г. въ составъ Правленія Общества вошелъ Николай Александровичъ Новосельскій, который избранъ былъ затѣмъ предсѣдателемъ. Ознакомившись съ дѣлами общества „Меркурій", онъ нашелъ, что Обществу необходимо распространить свою дѣятельность и на Каспійское море и съ этой цѣлью составилъ проектъ измѣненія устава Общества. Измѣненіе это однако осуществленія не получило по причинамъ, свѣдѣній о которыхъ не сохранилось. Тогда Новосельскій рѣшилъ учредить самостоятельное Пароходство по Каспійскому морю и разработавъ проектъ устава Общества подъ фирмою „Кавказъ" подалъ его на утвержденіе подлежащихъ сферъ. Благодаря дѣятельной поддержкѣ Кавказскаго Намѣстника князя Барятинскаго проектъ 15 Апрѣля 1858 г. удостоился Высочайшаго утвержденія. 25 Апрѣля этого же года общее собраніе Акціонернаго Общества „Меркурій" по предложенію Н. А. Новосельскаго постановило ходатайствовать о соединеніи Обществъ „Кавказъ" и „Меркурій" въ одно предпріятіе. Соотвѣтствующее измѣненіе въ уставѣ Высочайше утверждено 21-го Мая 1858 г.; день этотъ и слѣдуетъ считать днемъ возникновенія Общества „Кавказъ и Меркурій". Согласно устава Общество обязалось построить въ теченіи 2-хъ лѣтъ не менѣе 15 пароходовъ, обязалось содержать на Каспійскомъ морѣ почтовыя отправленія, а также перевозить по указаннымъ въ уставѣ цѣнамъ казенные грузы разнаго рода. За это оно получало субсидію по 34 тыс. рублей въ годъ и кромѣ того получало нѣкоторыя льготы и привиллегіи (отводъ земли на Волгѣ и Каспіи, право покупки казенныхъ пароходовъ и проч.).

Операціи на Каспійскомъ морѣ начались осенью 1859 г., когда были готовы для этого шхуны "Волга" и „Кама". Первые годы работы на морѣ были для него убыточны главнымъ образомъ вслѣдствіе невыгодности для Общества его обязательныхъ отношеній къ правительству. Въ виду этого Правленіе ходатайствовало объ измѣненіи этихъ отношеній, а стало быть объ измѣненіи устава Общества. Послѣ обширной переписки съ Министерствами, новой уставъ Общества былъ Высочайше утвержденъ 4-го Февраля 1863 г. 24 Мая 1868 г. воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе новаго (по счету третьяго) устава Общества, по которому субсидія ему продолжена на 15 лѣтъ. Съ утвержденіемъ этого устава Общество

могло считать свое положеніе на Каспійскомъ морѣ уже вполнѣ упроченнымъ и заняться дальнѣйшимъ развитіемъ и укрѣпленіемъ рѣчного и морского дѣла. Одною изъ невыгодныхъ сторонъ плаванія въ прежнее время на Каспійскомъ морѣ было полное отсутствіе такихъ мастерскихъ, гдѣ можно было бы производить ремонтъ судовъ. Обществу въ этомъ дѣлѣ большую услугу оказало Морское Министерство, отдавъ въ пользованіе Общества упраздненный Астраханскій военный портъ. Портъ отданъ былъ сначала во временное пользованіе, но въ 1878 году отданъ Обществу на все время его существованія. Кромѣ того самимъ Обществомъ въ г. Баку устроенъ былъ собственный эллингъ, законченный постройкою въ 1870 г.

Возрастающее движеніе грузовъ на Каспіи и усиленіе развитія нефтяной промышленности въ г. Баку, побудили Правленіе усилить и транспортныя средства Общества. Въ 1869 г. оно пріобрѣло отъ Морского Вѣдомства корпуса транспортовъ и передѣлало ихъ сообразно потребностямъ грузового дѣла. Въ 1875 на заводѣ Митчель построенъ пароходъ „Цесаревичъ Александръ", а въ 1879 г. на заводѣ Конериль построена паровая шхуна „Александръ Жандръ" Увеличеніе флота Общества зависѣло во многомъ отъ тѣхъ обязательныхъ отношеній къ Правительству, въ которыя оно стало съ перваго же момента своего существованія. Изъ работъ, исполненныхъ Обществомъ для Правительства, необходимо отмѣтить слѣдующія: въ 1869 г. О-во перевозило на восточный берегъ Каспія войска экспедиціи полковника Столѣтова, когда же было устроено укрѣпленіе Красноводскъ, то по требованію Правительства установлены срочные рейсы между Баку и Красноводскомъ. Въ 1872-73 г. Общество перевозило въ Красноводскъ войска для отряда, направленнаго подъ начальствомъ фонъ-Кауфмана въ Хиву для приведенія ея къ покорности. Въ компанію 1877-78 г., ему пришлось перевезти на Кавказъ около 100 тыс. человѣкъ войска, массу лошадей, орудій и орудійныхъ принадлежностей. Въ 1880-81 г. Общество перевозило на восточный берегъ войска экспедиціи М. Д. Скобелева.

Въ 1884 г. утвержденъ новый уставъ Общества, по которому обязательныя отношенія О-ва установлены на новыя 15 лѣтъ. Уже въ 1885 г., согласно своихъ обязательствъ Обществу пришлось выполнить огромную работу. Еще осенью 1884 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о продолженіи Закаспійской ж. д. до Асхабада, а весною 1885 г. о дальнѣйшемъ продолженіи ея до Аму-Дарьи. Въ виду этого Военное Министерство заготовило свыше 3 милл. пуд. рельсъ около 1 милл. шпалъ и массу другихъ принадлежностей для постройки. Для успѣшности такой колоссальной перевозки, Общество принуждено было значительно увеличить свои перевозочныя средства, но за то выполнило всѣ перевозки въ срокъ.

Та же Закаспійская ж. д. въ скоромъ времени дала значительное количество грузовъ для Общества.

Успѣхъ въ поступленіи грузовъ побудилъ Правленіе открыть въ 1887 году собственныя агенства въ Бухарѣ, Кокандѣ, Самаркандѣ, а затѣмъ въ Асхабадѣ—транзитномъ пунктѣ, черезъ который провозятся грузы идущіе изъ Хоросанской провинціи Персіи. Скоро средне-азіатскія операціи заняли чрезвычайно важное мѣсто въ грузовой работѣ Общества, и туземный хлопокъ сдѣлался такимъ грузомъ, обиліе или недостатокъ котораго весьма существенно отражались на результатахъ того или другого отчетнаго года.

Проведеніе Закавказской и Закаспійской ж. д. сдѣлало Каспійское море узломъ двухъ путей—между европейскимъ рынкомъ съ одной стороны и средне-азіатскимъ и персидскимъ съ другой и значительно оживило судоходство на Каспійскомъ морѣ. Въ виду этого О-во „Кавказъ и Меркурій" въ 1889 г. приступило къ расширенію своего флота по плану, намѣченному сообразно текущимъ потребностямъ грузового и пассажирскаго движенія. Въ навигацію 1890 г. вступили въ линію два новыхъ парохода: „Великій Князь Алексѣй" и „Адмиралъ Корниловъ" и капитально передѣлано нѣсколько прежнихъ пароходовъ. Открытіе въ 1893 г. Петровской вѣтви Владикавказской ж. д. выдвинуло значеніе Петровска, ставшаго однимъ изъ главныхъ транзитныхъ пунктовъ для средне-азіатскихъ грузовъ по закрытіи навигаціи въ Астрахани. Благодаря новому петровскому направленію, значительно сокращавшему срокъ доставки грузовъ въ сравненіи съ прежнимъ зимнимъ направленіемъ черезъ Баку—Батумъ и Черное море, движеніе грузовъ на Каспійскомъ морѣ зимою усилилось въ ущербъ лѣтнему направленію на Астрахань. Обновляя и дополняя свой Каспійскій флотъ (въ это время построены пароходы „Императоръ Николай II" „Императрица Александра"), Правленіе въ то же время вело съ Правительствомъ переговоры о возобновленіи обязательныхъ отношеній на новый срокъ, каковыя въ 1898 г. были установлены и введены въ проектъ новаго устава срокомъ на 15 лѣтъ до 1 Янв 1914 г.

Въ 1901 году Правленіе рѣшило, съ цѣлью завязать широкія сношенія съ внутренними торговыми рынками Персіи, открывать тамъ собственныя агенства, въ особенности въ мѣстахъ, гдѣ будутъ открыты отдѣленія Учетнаго и Ссуднаго Банка Персіи. Затѣмъ, для возможнаго удешевленія организаціи дѣла, Правленіемъ былъ заключенъ особый договоръ съ Правленіями: Восточнаго Общества Товарныхъ Складовъ и Россійскаго Транспортнаго и Страхового Общества о совмѣстномъ, за общій счетъ и рискъ, открытіи и содержаніи агенствъ въ Персіи. Дѣло по перевозкѣ грузовъ въ Персію и изъ Персіи согласившіяся предпріятія выдѣлили изъ остальныхъ опе-

рацій и для управленія этимъ дѣломъ учредили особое „Бюро Персидскихъ Транспортовъ", составленное изъ представителей Обществъ съ особымъ Предсѣдателемъ, избираемымъ Правленіями согласившихся Обществъ.

Восточное общество товарныхъ складовъ, страхованія и транспортированія товаровъ съ выдачею ссудъ.

Уставъ утвержденъ 19 мая 1893 года; открытіе дѣйствій послѣдовало 22 іюня 1893 года. Основной капиталъ Общества 7.687.500 р. Стоимость имущества на 1 Янв. 1913 г. 21.254.551 р.

Общество производитъ слѣдующія операціи: Перевозка грузовъ по р. Волгѣ на пассажирскихъ и товарныхъ пароходахъ и на срочныхъ баржахъ, и по Каспійскому морю на паровыхъ товаро-пассажирскихъ и товарныхъ шхунахъ; транспортированіе грузовъ въ предѣлахъ Россійской Имперіи и заграницу. Страхованіе грузовъ отъ всѣхъ опасностей по морскимъ и рѣчнымъ путямъ, по желѣзнымъ и грунтовымъ дорогамъ. Пріемъ грузовъ па храненіе въ оборудованные собственные склады Общества. Выдача ссудъ подъ товары, принятые на перевозку, транспортированіе и храненіе. Перевозка нефтяныхъ продуктовъ по Каспійскому морю и р. Волгѣ, съ доставкою на всѣ станціи сѣти Россійскихъ жел. дорогъ. Продажа мазута, нефти и керосина. Перевозка пассажировъ и багажа по р. Волгѣ между Нижнимъ и Астраханью, по Каспійскому морю между всѣми портами, не исключая Персидскихъ и по р. Курѣ до Джевада.

Общество имѣетъ: 1) собственныя нефтяныя станціи въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Варшавѣ, Баку и во многихъ большихъ городахъ Поволжья; 2) товарные склады въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Варшавѣ, Лодзи, во всѣхъ большихъ городахъ Поволжья, Средней-Азіи, Западной Сибири, Семирѣчья и Китайскомъ Туркестанѣ; 3) подвижной составъ, состоящій изъ 1.787 ширококолейныхъ и узкоколейныхъ вагоновъ - цистернъ; 4) собственный флотъ на Каспійскомъ морѣ, на р. Курѣ и на Волгѣ.

На 1 января 1913 г. Общество имѣло на Каспійскомъ морѣ 40 паровыхъ судовъ, вмѣстимостью 18.858 рег. тоннъ и грузоподъемностью 1.581 тыс. пудовъ, 7 желѣзныхъ морскихъ и 21 деревянную баржу. Крупнѣйшіе пароходы: Владиміръ, Павелъ, Сергѣй, грузоподъемностью по 80 тыс. пуд. и Вѣра, Варвара, Любовь по 75 тыс. пудовъ. На Волгѣ Общество имѣетъ 30 пароходовъ, 26 наливныхъ и 11 сухогрузныхъ жел. баржей, 64 деревян. баржи и 47 разныхъ желѣзныхъ и деревянныхъ вспомогательныхъ судовъ.

До 1912 года перевозка грузовъ на судахъ производилась лишь по Каспійскому морю и р. Волгѣ; въ 1912 году Общество начало работу по р. Курѣ.

Въ 1913 г. О-во выпустило въ работу на р. Волгу 5 новыхъ товаро-пассажирскихъ теплоходовъ (Байрамъ-Али, Ташкентъ, Маргеланъ, Андижанъ и Наманганъ), грузоподъемностью по 70 тыс. пудовъ каждый, открыло правильные рейсы на Гурьевъ и пріобрѣло, совмѣстно съ Об-вомъ „Кавказъ и Меркурій", пароходное предпріятіе М. К. Кашиной для работы въ верхнемъ плесѣ Волги, по Камѣ, Окѣ и Москвѣ-рѣкѣ.

Интересной новинкой явились на Волгѣ теплоходы Об-ва, построенные Коломенскимъ заводомъ въ 1912/13 году. Суда построены также какъ и остальные волжскіе пассажирскіе пароходы, но нижняя палуба и трюмъ изолированы отъ пассажировъ и служатъ исключительно для перевозки грузовъ, а на второй палубѣ устроены пассажирскіе помѣщенія 3-го и 4-го классовъ (1-го и 2-го классовъ нѣтъ), причемъ каждый пассажиръ, въ томъ числѣ и 4-го класса, имѣетъ удобное спальное мѣсто (на другихъ судахъ эти пассажиры помѣщаются на нижней палубѣ рядомъ съ грузомъ), помѣщенія имѣютъ водяное отопленіе и электрическое освѣщеніе.

Склады Общества, въ большинствѣ, построены на собственныхъ участкахъ земли и соединены съ желѣзными дорогами общей сѣти рельсовыми путями, такъ что грузы доставляются на склады въ желѣзнодорожныхъ вагонахъ. Варшавскіе склады Об-ва имѣютъ ширококолейные пути и соединяются съ Имперской сѣтью желѣзныхъ дорогъ и Варшаво-Вѣнской жел. дорогой съ Западно-Европейскими жел. путями. Въ 1912 году, въ цѣляхъ болѣе широкой постановки товароскладочныхъ операцій въ Варшавѣ и необходимости для сего имѣть хорошо оборудованные склады съ рельсовыми путями въ торговомъ центрѣ этого города, Правленіе пріобрѣло дѣло Варшавскаго Общества Товарныхъ Складовъ.

Нефтяныя операціи Общества поставлены также широко:—въ Баку склады Об-ва соединены нефтепроводами съ нефтеперегонными заводами; въ Москвѣ склады соединены нефтепроводами съ фабричнымъ райономъ, куда нефтяное топливо доставляется потребителямъ по трубопроводамъ.

Для ремонта флота Об-во имѣетъ на Дюртъ-Алтынѣ (12 верстъ ниже Астрахани) хорошо оборудованныя механическія мастерскія, вокругъ которыхъ раскинулся собственный поселокъ Об-ва съ жилыми домами для служащихъ, больницами (простой и заразной), аптекой и школой.

Операціи Об-ва съ каждымъ годомъ растутъ, а параллельно съ ними увеличивается и флотъ. Въ 1913 году кромѣ пароходства М. К. Кашиной и 5 теплоходовъ, Об-во пріобрѣло 4 желѣзныхъ наливныхъ баржи грузоподъемностью по 500 тыс. пуд. и 16 разныхъ вспомогательныхъ судовъ и баржей.

Въ 1907-мъ году Восточное Общество на выставкѣ въ г. Бордо было награждено золотою медалью.

Акціонерное Общество „Океанъ“.

Уставъ утвержденъ 11 Ноября 1908 г. Открытіе дѣйствій послѣдовало 11 Мая 1909 г.

Учредителями Общества состояли: Иванъ Васильевичъ, Андрей Ивановичъ и Александръ Ивановичъ Меркульевы.

Общество учреждено для продолженія и развитія дѣйствій предпріятія, принадлежавшаго Бр. Александру, Константину и Андрею Ивановичамъ Меркульевымъ; предпріятіе это составляли три океанскихъ парохода: „Метеоръ“ (совершавшій рейсы во Владивостокъ), „Свѣтъ“ и „Лучъ“, плававшіе въ Черномъ морѣ; теплоходъ „Дѣло“ *) и пароходъ „Игнатій“, плававшіе на Каспійскомъ морѣ и нѣсколько пароходовъ и баржей на р. Волгѣ. Весь этотъ флотъ занимался перевозкою мазута.

Основной капиталъ О-ва при его возникновеніи равнялся 2 милл. руб.; затѣмъ разновременными выпусками акцій былъ увеличенъ и въ настоящее время составляетъ 4 милл. руб. (16 т. акцій по 250 руб.).

Съ момента своего возникновенія и вплоть до настоящаго времени, О-во постепенно расширяетъ свое предпріятіе, прогрессивно увеличивая свой флотъ и вводя новыя отрасли дѣятельности.

Въ 1909 г. построенъ на Волгѣ буксирный теплоходъ „Мысль“ въ непродолжительномъ времени построенъ еще такой же теплоходъ „Илья Муромецъ“ и нѣсколько желѣзныхъ баржей, грузоподъемностью 420 тыс. пуд. каждая.

Въ 1911 г. Общество занялось торговлей керосиномъ и оборудовало свои собственные склады въ Царицынѣ и въ мѣстахъ расположенныхъ на р. Вяткѣ, а затѣмъ въ 1912 г. пріобрѣло собственный наливной флотъ для перевозки керосина—морскія и рѣчныя суда и пароходы; въ 1913 г. пріобрѣло отъ разныхъ лицъ въ собственное и арендное пользованіе до 80 складовъ. Благодаря этимъ мѣропріятіямъ сбытъ керосина сильно увеличился и доходитъ за послѣднее время до 5 милл. пудовъ въ годъ.

Въ 1912 г. О-во пріобрѣло отъ Бр. Меркульевыхъ соляные промыслы и занялось ихъ разработкой и продажей этого продукта.

Въ настоящее время О-во „Океанъ“ имѣетъ 99 складовъ и конторъ по продажѣ соли и керосина, размѣщенныхъ во многихъ мѣстахъ Европейской Россіи, которые сбываютъ ежедневно до 12 милл. пудовъ разныхъ нефтяныхъ продуктовъ и до 18 милліоновъ пудовъ соли; по количеству продажи соли О-во занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ Россіи.

О-во располагаетъ слѣдующими перевозочными средствами:

1) 3 парохода дальняго плаванія: „Метеоръ“—(грузопод. 330 т. пуд.), „Свѣтъ“ (110 т. п.) „Лучъ“ (102 т. п.).

2) На Каспійскомъ морѣ теплоходъ „Дѣло“ (грузопод. 280 т. п.), пар. „Игнатій“, „Меркурій“ и „Бремеръ—Вулканъ“.

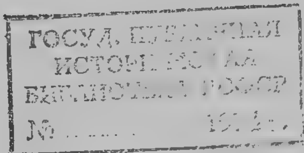
Общая грузоподъемность морского флота равна 1.015 т. п. Кромѣ того О-во имѣетъ на Каспійскомъ морѣ 2 шаланды для перевозки соли, общей грузоподъемностью 140 т. п.

3) Рѣчной флотъ: а) теплоходы „Мысль“ и „Илья Муромецъ“; б) пароходовъ—10; в) желѣзныхъ баржей для перевозки керосина и мазута—9, емкостью 2.040 т. п.; г) деревян. баржей 48,—общей емкостью $6^1/_2$ милл. пуд.; д) машинокъ для перекачки керосина и нефти—7.

Общая грузопод. всѣхъ судовъ около 10 милл. пуд. Перевозка грузовъ О-вомъ прогрессивно увеличиваясь, достигла въ 1912 г.—46 милл. пуд., но все же О-во своими судами управиться не могло и часть перевозки должно было передать другимъ.

Въ виду сильнаго увеличенія флота послѣдовавшаго въ 1912 г., общая сумма перевозки въ текущемъ году должна еще болѣе увеличиться.

*) Первый теплоходъ, появившійся на Каспійскомъ морѣ—построенъ въ 1907 г.



Вышли въ свѣтъ и поступили въ продажу

выпуски изданія „Исторія Торговли и Промышленности въ Россіи,“ выходящаго при ближайшемъ участіи Предсѣдателя Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, Члена Государственнаго Совѣта Н. С. АВДАКОВА.

Выпускъ I.	Исторія торговли въ Россіи съ древнѣйшихъ временъ до Петра Великаго	1 р. — к.
Выпускъ II.	Кредитныя учрежденія	— „ 70 „
Выпускъ III.	Биржи, совѣщательныя организаціи и другія торговыя учрежденія	— „ 70 „
Выпускъ IV.	Страховыя учрежденія	— „ 70 „
Выпускъ V.	Исторія торговли въ Россіи съ Петра Великаго до настоящаго времени	1 „ — „
Выпускъ VI.	Обзоръ торговли въ Россіи по отдѣльнымъ ея отраслямъ. Русскія торговыя фирмы (историческіе очерки)	— „ 70 „
Выпускъ VII.	Желѣзныя дороги	1 „ — „
Выпускъ VIII.	Внутренніе водные пути	1 „ — „
Выпускъ IX.	Торговое мореплаваніе	1 „ — „

Отдѣльные оттиски:

Историческій очеркъ развитія торговыхъ учрежденій въ Россіи (2-ой, 3-ій и 4-ый выпуски)	1 „ 80 „
Историческій очеркъ развитія Путей Сообщенія въ Россіи (7-ой, 8-ой и 9-ый выпуски)	2 „ 50 „
Историческій очеркъ развитія Путей Сообщенія въ Россіи на слоновой бумагѣ, съ приложеніемъ многочисленныхъ иллюстрацій на отдѣльныхъ вкладныхъ листахъ мѣловой бумаги (исполненіе Т-ва Голике и Вильборгъ), въ тисненномъ золотомъ переплетѣ	5 „ 50 „

Съ требованіями просятъ обращаться въ Редакцію изданія „Исторія Торговли и Промышленности въ Россіи“ С.-Петербургъ, Пушкинская 10, кв. 129.

Пересылка принимается на счетъ редакціи. Иногороднимъ высылка можетъ быть произведена и наложеннымъ платежомъ съ прибавленіемъ расходовъ по наложенному платежу.

Редакторъ П. Спасскій.

